

N° 2143 et 2144

N° 734

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 16 juillet 2014

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 16 juillet 2014

# RAPPORT

FAIT

AU NOM DES COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES <sup>(1)</sup> CHARGÉES DE PROPOSER UN  
TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU *projet de loi portant  
réforme ferroviaire et de la proposition de loi organique relative à la  
nomination des dirigeants de la SNCF*,

PAR M. GILLES SAVARY,  
Rapporteur  
Député

PAR M. MICHEL TESTON,  
Rapporteur  
Sénateur

---

(1) Ces commissions sont composées de : M. Raymond Vall, sénateur, Président ; M. Jean-Paul Chanteguet, député, Vice-Président ; M. Michel Teston, sénateur, M. Gilles Savary, député, Rapporteurs.

Membres titulaires : M. Jean-Jacques Filleul, Mme Marie-Françoise Gaouyer, MM. Louis Nègre, Charles Revet, Vincent Capo-Canellas, sénateurs ; MM. Philippe Duron, Laurent Furst, Antoine Herth, Mme Valérie Lacroute, M. Rémi Pavvros, députés.

Membres suppléants : MM. Jean Bizet, Pierre Camani, Yves Chastan, Gérard Cornu, Mme Évelyne Didier, MM. Rémy Pointereau, Roland Ries, sénateurs ; Mmes Catherine Beaubatie, Françoise Dubois, MM. François-Michel Lambert, Michel Lesage, Bertrand Pancher, Martial Saddier, députés.

Voir les numéros :

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

Sénat : Première lecture : 650, 652, 681, 682 et T.A. 152 (2013-2014)  
Commission mixte paritaire : 735 et 736 (2013-2014)



---

## SOMMAIRE

Pages

<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE SUR LE PROJET DE LOI PORTANT RÉFORME FERROVIAIRE .....</b>	<b>5</b>
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE RELATIVE À LA NOMINATION DES DIRIGEANTS DE LA SNCF .....</b>	<b>23</b>
<b>TABLEAU COMPARATIF DU PROJET DE LOI PORTANT RÉFORME FERROVIAIRE .....</b>	<b>25</b>
<b>TABLEAU COMPARATIF DE LA PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE RELATIVE À LA NOMINATION DES DIRIGEANTS DE LA SNCF.....</b>	<b>87</b>



---

## TRAVAUX DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE SUR LE PROJET DE LOI PORTANT RÉFORME FERROVIAIRE

*Conformément au deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution et à la demande du Premier ministre, une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant réforme ferroviaire s'est réunie au Sénat le mercredi 16 juillet 2014.*

*Elle a procédé à la désignation de son bureau, qui a été ainsi constitué :*

- M. Raymond Vall, sénateur, président,
- M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président.

*La commission a également désigné :*

- M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat,
- M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.

\*

\* \*

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** - Au nom du Sénat, je souhaite la bienvenue à nos collègues députés.

**M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président.** - Merci de nous accueillir. Le texte dont nous examinons les dispositions restant en discussion a été déposé en octobre 2013 ; l'Assemblée nationale l'a adopté le 24 juin et le Sénat le 10 juillet ; nous avons tous travaillé dans l'urgence. Je remercie chacun d'entre vous pour l'efficacité de sa contribution. Les modifications apportées par le Sénat sont d'importance, mais j'ai confiance dans notre capacité à trouver un consensus.

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** - Je rends hommage aux deux rapporteurs, dont le travail a été considérable, ainsi qu'à tous nos collègues qui se sont particulièrement impliqués dans le débat : Louis Nègre, Philippe Duron, Rémi Pauvros, Vincent Capo-Canellas, Jean-Jacques Filleul, entre autres.

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Il faut en effet saluer le remarquable travail de Gilles Savary, rapporteur pour l'Assemblée nationale.

Quel est l'apport du Sénat? Nous avons respecté les grands équilibres trouvés à l'Assemblée nationale, sur l'intégration sociale du groupe public ferroviaire, le renforcement du rôle de l'ARAF, la liberté tarifaire accordée aux régions, la clause de revoyure pour le transfert de la propriété des gares de voyageurs. Les modifications introduites – 92 amendements en commission et 61 en séance plénière – ne bouleversent pas le texte, mais le complètent.

À l'article 1<sup>er</sup>, nous avons renforcé le rôle et affiné la composition du Haut comité du système de transport ferroviaire, et précisé le contenu du rapport stratégique d'orientation qui lui est présenté ; nous avons accepté, à la demande du groupe centriste, la transformation du vice-président du directoire en président délégué du directoire, et modifié en conséquence la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF.

L'article 2 dispose désormais que la loi de finances définit chaque année des ratios de mise en œuvre de la règle de maîtrise de l'endettement et que le rapport annuel d'activité de SNCF Réseau rend public le montant de la dette requalifiée en dette publique.

Nous avons précisé, à l'article 2 *ter*, le contenu du rapport du Gouvernement sur la dette. À l'article 4, nous avons accepté la suppression du commissaire du Gouvernement au sein de l'ARAF, mais obligé celle-ci à consulter le Gouvernement avant de rendre ses décisions. L'article 5 met désormais l'accent sur la situation du fret ferroviaire et renforce le droit de contrôle des régions sur les comptes TER.

À l'article 5 *bis*, nous avons étendu le chef de filât des régions à l'aménagement de l'ensemble des gares, imposé à SNCF Mobilités l'ouverture des données relatives aux services conventionnés, et permis aux autorités organisatrices de transports (AOT) régionales – STIF inclus – de reprendre la propriété des matériels roulants qu'elles ont financés.

L'article 10 dispose que le rapport remis par le Gouvernement au Parlement étudie l'hypothèse de la création d'un quatrième EPIC dans la perspective du transfert des gares de voyageurs. À l'article 11 *bis* relatif au transfert des terminaux de marchandises, nous avons opté pour une solution négociée sur la base de l'offre de référence 2013.

Nous avons aussi introduit de nouveaux articles : l'article 1<sup>er</sup> *bis* A sur les contributions locales temporaires, l'article 2 *bis* C sur le transfert aux ports de la propriété des voies ferrées portuaires, l'article 5 *ter* sur le versement transport interstitiel, l'article 6 *bis* A sur la protection des installations ferroviaires contre les effets perturbateurs des ondes, l'article 9 *bis* A sur les règles de parité fixées par la loi du 27 janvier 2011, et

l'article 9 *bis* B sur les élections des représentants des salariés au conseil de surveillance de la SNCF et aux conseils d'administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

Nous avons estimé que ce projet de loi fournissait des outils pertinents pour remédier aux dysfonctionnements créés par la loi de 1997, renforcer le système ferroviaire, et le préparer aux évolutions futures. Le Sénat l'a par conséquent adopté, ainsi que la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF.

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Je remercie Michel Teston et ses collègues pour leur remarquable travail, que nous avons suivi avec attention. Vous savez tous dans quelles circonstances ce texte a été discuté à l'Assemblée nationale. Certains de nos amendements sont de détail – quoique non négligeables –, d'autres sont plus substantiels. Conjugués aux modifications apportées par le Sénat, toutes respectueuses des équilibres trouvés à l'Assemblée nationale, ils dessinent une réforme assez différente de celle proposée par le Gouvernement.

L'Assemblée nationale avait pris le parti de renforcer le régulateur. Le pouvoir conféré à l'ARAF de délivrer des avis conformes a été supprimé, puis réintroduit : nous nous en réjouissons. Je suis d'accord pour supprimer le commissaire du Gouvernement, car d'autres régulateurs en sont dépourvus. En définitive, l'ARAF sort renforcée de la navette: c'est d'une importance considérable, et de nature à préparer l'avenir.

En vertu de la clause prudentielle que nous avons introduite, les décisions politiques ne pèseront pas sur SNCF Réseau, ni par voie d'endettement, ni par une hausse des redevances qui affaiblirait l'entreprise dans la concurrence que lui livrent la route et le transport aérien à bas coût. Nous avons introduit des clauses de rendez-vous sur la dette et sur les gares, et mis en place un comité des opérateurs de réseau : SNCF Réseau doit discuter avec tous les opérateurs, pas seulement avec SNCF Mobilités. Je me félicite des très larges majorités qui se sont dégagées sur tous ces points, à l'Assemblée nationale comme au Sénat.

Nos amendements sur l'intégrité sociale du groupe sont rassurants : l'employeur n'est certes pas unique, mais les instances représentatives du personnel sont intégrées.

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** – A l'issue de son examen au Sénat, le projet de loi comporte quarante articles. Dix ont été adoptés conformes au texte de l'Assemblée nationale, trente restent en discussion. Procédons à présent à l'examen de ces articles.

\*

\* \*

*La commission a ensuite procédé à l'examen des dispositions restant en discussion.*





## EXAMEN DES ARTICLES

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

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 23 est rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 23 est adoptée.*

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 9 corrige une erreur matérielle : un comité central d'entreprise comprenant plusieurs délégués syndicaux, le pluriel s'impose.

*La proposition de rédaction n° 9 est adoptée.*

*Les propositions de rédaction nos 10, 11, 12, 5, 13, 14, 15, 16 et 17, rédactionnelles, sont successivement adoptées.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 1<sup>er</sup> dans la rédaction issue de ses travaux.*

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

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 25 revoit le dispositif introduit par le Sénat. Elle réserve aux collectivités territoriales le bénéfice des contributions locales temporaires et exclut du dispositif les aménagements intérieurs des gares. Elle réduit en outre la durée maximale d'imposition de ces contributions de trente à dix ans, afin de prémunir les usagers contre une hausse permanente de leurs titres de transport.

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Mon avis est plutôt favorable, avec quelques réserves. Cette proposition de rédaction, qui modifie un dispositif introduit en séance au Sénat, autorise les collectivités territoriales à créer une taxe pour financer les aménagements des abords de leurs gares. Due par les usagers, son taux est plafonné à 2 % du prix du billet. Les voyageurs sont potentiellement taxés deux fois : sur la gare de départ, et sur celle d'arrivée. Ce mécanisme est utile pour les petites collectivités désireuses de construire des parkings à vélos, par exemple, mais aucun système de péréquation n'est prévu. La nouvelle ressource ira donc prioritairement là où les gares enregistrent le plus fort trafic, c'est-à-dire aux communes les plus riches. Tous les usagers du ferroviaire en Île-de-France passent par Paris ; les gares parisiennes récupèrent tous les passagers de tous les TER, et tous ceux des grandes lignes...

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Les gares de voyageurs d'intérêt national sont exclues du dispositif.

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – C'est une bonne chose, mais est-ce juridiquement défendable ? Dépourvu d'étude d'impact, ce dispositif n'a guère été approfondi. Je me méfie de ces dispositions surgies à l'improviste, qui répondent souvent à des préoccupations très localisées...

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Ce n'est pas le cas.

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Tant mieux. Sans doute faudra-t-il améliorer le dispositif ultérieurement. Le passage de trente à dix ans est une bonne chose, même si en matière fiscale, le temporaire a tendance à durer...

**M. Laurent Furst, député.** – Quel est le coût de collecte d'une telle taxe, éparpillée sur tout le territoire et dont les montants seront sans doute minimales par endroits ?

Dans mon territoire, trois gares ont la particularité d'être situées sur le territoire d'une commune, mais de dépendre d'une autre. Que va-t-il se passer dans leur cas ?

**M. Antoine Herth, député.** – Ce dispositif est un bon moyen de rassurer les communes et de ne pas poser les vraies questions sur le coût de l'aménagement des gares. Le projet de loi s'est en effet donné pour ambition de sortir le système ferroviaire de l'opacité des coûts et des responsabilités résultant des compétences croisées entre SNCF et RFF ; cette taxe dédommage en quelque sorte les communes de son échec à y parvenir. Cela me choque.

De plus, dès lors que l'on taxe les voyageurs, il faut les associer aux décisions d'aménagement des gares, et faire entrer leurs représentants dans la gouvernance du système. Pour ces raisons, je suis défavorable à cette proposition de rédaction.

**M. Philippe Duron, député.** – Je suis d'accord sur le principe d'une surtaxe pour la rénovation des gares, qui s'est appliqué pour des gares TGV. Une telle contribution sera-t-elle perçue uniquement par les voyageurs utilisant la gare, ou par tous les usagers de la ligne ?

**Mme Valérie Lacroute, députée.** – Faire payer les usagers plutôt que tous les contribuables va dans le bon sens, mais quel est le périmètre exact des abords de gare concernés ? Certaines sont en effet à cheval sur deux communes, ce qui ne simplifie pas les choses. Comment la taxe sera-t-elle calculée ? Pourquoi ce délai de dix ans ?

**M. Louis Nègre, sénateur.** – La gare de ma commune, Cagnes-sur-Mer, a bénéficié d'une telle tarification supplémentaire. Celle-ci présente un intérêt pratique évident, mais par les temps qui courent, je reste hostile par principe à toute nouvelle taxe, car les Français en ont ras-le-bol. Trouvons d'autres moyens d'alimenter le système ferroviaire, qui manque

cruellement d'argent, car nous ne sommes plus en phase avec les demandes de la population. Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères et du tourisme eux-mêmes ont fait état de leurs doutes sur l'opportunité d'alourdir la taxe de séjour... Bref, cette proposition de rédaction est malvenue.

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** - Le dispositif initial a été proposé en séance publique par le président de la commission des finances du Sénat, Philippe Marini. Nous avons toutefois ramené le taux maximal de cette contribution de 4 % à 2 %. Sa base juridique se trouve dans la loi du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer. Nous souhaitons exclure du périmètre de la taxe les investissements d'aménagement à l'intérieur des gares, que le décret du 20 janvier 2012 autorise la SNCF à refacturer aux AOT. D'où mon amendement cantonné aux investissements portant sur les abords des gares, destinés à améliorer l'accès à celles-ci.

La loi de 1942 a été appliquée à Cagnes-sur-Mer, mais aussi à Biarritz. Le taux de la taxe ne pourra excéder 2 % du prix du billet et sa durée d'application 10 ans. Elle ne concerne que les voyageurs partant de la gare ou y arrivant ; elle exclut donc les voyageurs en correspondance. Cette proposition de rédaction améliore le dispositif de Philippe Marini.

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** - Les collectivités territoriales décideront démocratiquement de l'instauration de cette taxe qui n'est bien sûr pas obligatoire. Nous n'avons pas eu le temps d'évaluer le dispositif, mais nous disposons de l'expérimentation de Cagnes-sur-Mer et de Biarritz.

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Comme Louis Nègre, je ne suis guère emballé par cette taxe. Mettons à plat le financement du système ferroviaire. Bien que ses tarifs soient bas, le ferroviaire est fortement concurrencé par de nouvelles formes de transport à bas coût, comme le covoiturage. Faire payer davantage les voyageurs ne manquera pas de fragiliser la position du rail. Cela étant dit, voilà des ressources qui pourront être utiles à de nombreux maires. Le principe de l'utilisateur-payeur progresse dans de nombreux autres domaines, et un rapport sur les gares sera rendu dans deux ans : ce sera l'occasion de réajuster le dispositif expérimental. Pour ces dernières raisons, je le voterai.

**M. Rémi Pauvros, député.** - Je ne suis pas emballé non plus, mais je vois comme Gilles Savary dans cette taxe un moyen, par l'aménagement de l'extérieur des gares, d'encourager la multimodalité, et je compte sur le futur rapport pour faire le point.

**M. Louis Nègre, sénateur.** - Le texte n'en fait pas un dispositif expérimental.

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - La perspective du rapport remis dans deux ans lui donne ce caractère.

**M. Louis Nègre, sénateur.** - Dans notre pays, le provisoire a tendance à durer...

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** - La taxe profiterait aux usagers des gares et aiderait notamment les maires ruraux à financer des investissements qu'ils sont pour l'instant seuls à supporter.

**M. Antoine Herth, député.** - Une taxe de 2 % sur un billet coûtant sept euros sur une gare enregistrant 120 passages par jour rapporterait 8 300 euros par an, soit 83 000 euros en dix ans. Que fait-on avec cela ? Rien.

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** - C'est le prix d'un hangar à vélos. Et cette taxe n'est pas obligatoire ! Ne l'appliqueront que les collectivités qui le souhaitent.

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Ajoutons qu'« une première évaluation du dispositif prévu au I sera réalisée dans le cadre du rapport mentionné au V de l'article 10 ».

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** - C'est raisonnable.

*La proposition de rédaction n° 25 ainsi modifiée est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 1<sup>er</sup> bis A dans la rédaction issue de ses travaux.*

## **Article 2**

*La proposition de rédaction n° 18, rédactionnelle, est adoptée.*

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - L'Assemblée nationale a introduit une clause prudentielle, inspirée du système allemand. Celle-ci, dans sa rédaction issue du Sénat, distingue les investissements de renouvellement du réseau, qui doivent être programmés par SNCF Réseau, et les investissements de développement du réseau, qui procèdent d'initiatives politiques. La clause prudentielle fait supporter au politique la responsabilité financière des ses décisions, en imposant à l'opérateur le respect de ratios d'endettement. La proposition de rédaction n° 24 est plus que rédactionnelle : elle remplace la notion de renouvellement par celle, plus large, de maintenance.

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** - Le Sénat avait repris sur ce point la position de sa commission des finances, elle-même s'inspirant du rapport de la Cour des comptes de juillet 2012 sur les caractéristiques générales de la maintenance ferroviaire. Gilles Savary et moi-même avons travaillé ensemble sur cette nouvelle rédaction.

**M. Louis Nègre, sénateur.** – Cette proposition est bienvenue. Le terme de maintenance est plus adéquat. La clause prudentielle est une nécessité, compte tenu de la situation financière de la SNCF. La maîtrise et la recherche de sincérité du budget de SNCF Réseau ne sont pas moins nécessaires.

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – C'est vrai. Certains dérapages ont été causés par des prévisions de trafic erronées ; rien n'ayant été modifié, les erreurs persistent. Le texte soumet désormais les projets ferroviaires nouveaux à l'avis motivé de l'ARAF, qui examinera leur profil financier. Cela n'empêchera pas les experts de se tromper, mais rendra le système plus rigoureux.

**M. Laurent Furst, député.** – Les partenariats public-privé (PPP) ne sont-ils pas un moyen de contourner cette clause prudentielle, fort raisonnable ?

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Non, car les acteurs privés, eux, mettent en œuvre une clause prudentielle. La vraie question porte sur le contrôle par la puissance publique de l'exécution des contrats de partenariat. Sur la ligne Tours-Bordeaux, Vinci n'a pas financé un centime de plus que ce qu'elle comptait récupérer. Son calcul économique est forcément plus rationnel que celui de RFF ou de la SNCF, dont les dirigeants rendent des comptes au pouvoir politique. Les entreprises ferroviaires n'ont pas vocation à accumuler de la dette ; à l'ARAF de faire respecter par chacun le partage des responsabilités financières.

**Mme Évelyne Didier, sénatrice.** – Les opérateurs ainsi que l'ARAF s'appuient fréquemment sur des cabinets spécialisés dans l'audit et la prospective pour réaliser des prévisions de trafic. De ces évaluations à la réalité, il y a parfois du simple au double... Pour disposer d'avis éclairés, faisons le ménage dans ces cabinets.

**M. Louis Nègre, sénateur.** – Je rejoins MM. Furst et Savary. Je ne parlais pas du budget d'investissement, mais de la sincérité du budget de SNCF Réseau sur la maintenance.

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Le Parlement pourra solliciter l'expertise de l'ARAF, qui n'est pas à la seule disposition du Gouvernement.

La difficulté des PPP réside dans leur opacité. Les collectivités qui financent la ligne Tours-Bordeaux ignorent le contenu du contrat passé avec le consortium piloté par Vinci.

**M. Vincent Capo-Canellas, sénateur.** – On ne peut certes rendre les comptes sincères en claquant des doigts, mais cet amendement va dans le bon sens : le terme maintenance est plus clair.

*La proposition de rédaction n° 24 est adoptée.*

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Les ratios d’application de la règle prudentielle ont vocation à s’inscrire dans une perspective pluriannuelle, afin que SNCF Réseau programme ses investissements sur une telle base. Ils ne doivent pas être redéfinis chaque automne en loi de finances. De plus, la question se pose de la conformité de cette rédaction à l’article 34 de la loi organique relative aux lois de finances du 1<sup>er</sup> août 2001. D’où la substitution, par la proposition de rédaction n° 7, des mots « par le Parlement » à « chaque année en loi de finances ». Nous avons écarté l’option consistant à solliciter l’intervention du pouvoir réglementaire.

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l’Assemblée nationale.** – Avis très favorable. Le Gouvernement y est opposé, mais la solution retenue est bonne.

**M. Vincent Capo-Canellas, sénateur.** – Le pouvoir de décision du Parlement en est renforcé : c’est positif.

**M. Louis Nègre, sénateur.** – En tant que parlementaire, on ne peut s’opposer à une telle proposition. Mais pourquoi dire que la règle prudentielle sera examinée non plus annuellement, mais de manière pluriannuelle ? Nous risquons d’avoir des surprises...

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l’Assemblée nationale.** – Il ne s’agit pas de la règle prudentielle, que l’on peut revoir tous les ans si on le souhaite, mais des ratios, qui ne peuvent, pas plus que le calcul du PIB ou de l’excédent brut d’exploitation d’une entreprise, être redéfinis tous les ans : ce serait la porte ouverte à toutes les manoeuvres.

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – L’important demeure la maîtrise de l’endettement à long terme. On ne peut modifier les ratios chaque année.

**M. Louis Nègre, sénateur.** – L’exposé des motifs de la proposition de rédaction était ambigu. Sur le fond, je suis favorable.

*La proposition de rédaction n° 7 est adoptée.*

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l’Assemblée nationale.** – La clause prudentielle doit éviter le surendettement de SNCF Réseau. Augmenter de manière inconsidérée les redevances serait une façon pernicieuse d’y parvenir, et tuerait le train. L’ARAF doit expertiser les projets en prenant en compte et le niveau d’endettement, et le niveau de redevance, par référence à la concurrence des autres modes de transport. C’est l’objet de la proposition de rédaction n° 6.

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – L’argumentation de Gilles Savary est pertinente : avis très favorable.

**M. Louis Nègre, sénateur.** – C’est juste, mais attention à ne pas tomber dans l’excès inverse, en tuant la concurrence. Un Nice-Paris est aujourd’hui moins cher avec Easyjet qu’avec la SNCF.

**M. Antoine Herth, député.** – Faisons davantage confiance aux AOT régionales, à qui l'on donne une part de liberté tarifaire. Projetons-nous dans un cadre intermodal !

**M. Vincent Capo-Canellas, sénateur.** – Cette proposition de rédaction est de sagesse. Il ne faut pas augmenter de manière inconsidérée les redevances, et donc, à terme, les prix.

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Les autorités organisatrices régionales de transport ne sont pas maltraitées. Les apports du Sénat et de l'Assemblée nationale les ont prises en compte.

*La proposition de rédaction n° 6 est adoptée.*

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** – La proposition de rédaction n° 4 est rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 4 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 2 dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 2 bis A**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 2 bis A dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 2 bis C**

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** – La proposition n° 2 est rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 2 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 2 bis C dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 2 bis**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 2 bis dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 2 ter**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 2 ter dans la rédaction du Sénat.*

### *Article 3*

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** – La proposition n° 19 est rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 19 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 3 dans la rédaction issue de ses travaux.*

### *Article 4*

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** – La proposition n° 20 est rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 20 est adoptée.*

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 3 précise les missions dans le cadre desquelles l'Autorité de régulation des activités ferroviaires consulte le Gouvernement afin d'exclure expressément de cette procédure les missions exercées par l'ARAF en matière de règlement des différends et de sanction. Le texte du Sénat était trop extensif.

**M. Vincent Capo-Canellas, sénateur.** – Je suis favorable à cette proposition qui complète notre intention exprimée en séance.

**M. Louis Nègre, sénateur.** – J'avais combattu en séance publique le commissaire du Gouvernement qui était un commissaire politique. Je suis heureux de constater que les choses évoluent. Que l'ARAF consulte le Gouvernement ne me gêne pas, mais elle doit conserver une certaine autonomie.

*La proposition de rédaction n° 3 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 4 dans la rédaction issue de ses travaux.*

### *Article 5*

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** – La proposition n° 21 est rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 21 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 5 dans la rédaction issue de ses travaux.*



### **Article 5 bis**

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 1 élargit la transmission de données au STIF afin de ne pas introduire d'inégalité de traitement injustifiée entre autorités organisatrices régionales.

*La proposition de rédaction n° 1 est adoptée.*

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** – La proposition n° 22 est de précision.

*La proposition de rédaction n° 22 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 5 bis dans la rédaction issue de ses travaux.*

### **Article 5 ter**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 5 ter dans la rédaction du Sénat.*

### **Article 6**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 6 dans la rédaction du Sénat.*

### **Article 6 bis A**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 6 bis A dans la rédaction du Sénat.*

### **Article 6 ter A**

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** – La proposition n° 8 est rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 8 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 6 ter A dans la rédaction issue de ses travaux.*

### **Article 6 ter**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 6 ter dans la rédaction du Sénat.*

**Article 7**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 7 dans la rédaction du Sénat.*

**Article 8**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 8 dans la rédaction du Sénat.*

**Article 9 bis A**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 9 bis A dans la rédaction du Sénat.*

**Article 9 bis B**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 9 bis B dans la rédaction du Sénat.*

**Article 9 bis**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 9 bis dans la rédaction du Sénat.*

**Article 10**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 10 dans la rédaction du Sénat.*

**Article 11**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 11 dans la rédaction du Sénat.*

**Article 11 bis**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 11 bis dans la rédaction du Sénat.*

**Article 12**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 14**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 14 dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 16**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 16 dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 17**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 17 dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 18 bis**

**M. Antoine Herth, député.** – Je salue la rédaction du Sénat qui, en ajoutant un alinéa, a précisé la représentativité des syndicats lors de la période de transition. Rien n'était prévu, ce qui nous a valu une grève de plusieurs jours, sans lien avec les enjeux de cette loi. Merci au Sénat d'avoir apaisé les inquiétudes et d'avoir évité des grèves futures...

*La commission mixte paritaire adopte l'article 18 bis dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 19**

*L'article 19 est adopté dans la rédaction du Sénat.*

\*

\* \*

**M. Louis Nègre, sénateur.** – Le groupe UMP du Sénat votera contre ce texte. En dépit d'avancées comme la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié, le rétablissement, grâce au Parlement, du pouvoir d'avis conforme de l'ARAF, ou le retour de l'État stratège, ce texte est muet sur l'ouverture à la concurrence, sur la dette, et prévoit le retour d'un centralisme démocratique excessif. Au risque de parodier Gilles Savary, à la question « A-t-on traité les problèmes de fond ? », je réponds non ! Au départ était une mini-réforme institutionnelle, suivie d'une contre-réforme à l'Assemblée nationale ; rien d'étonnant qu'il en résulte un texte baroque qui n'est pas à la hauteur des enjeux. Rien ne sert de faire du replâtrage. Inspirons-nous plutôt de Matteo Renzi, qui réalise une réforme structurelle

par mois en Italie ! Pour sauver ce pays, des réformes structurelles sont indispensables. Ce n'est pas le cas ici : nous voterons contre.

**M. Vincent Capo-Canellas, sénateur.** – Je salue le travail des rapporteurs qui ont fait évoluer le projet de loi pour aboutir à un texte équilibré avec des points positifs comme le rôle du régulateur, la dette, la transparence des comptes, ou la prise en compte des régions. Nos amendements ont été repris dans la version finale. Le débat parlementaire a été utile. Comme en séance, mon groupe votera le texte issu de la CMP. Il ne s'agit pas d'un chèque en blanc mais nous devons apporter des solutions aux enjeux du système ferroviaire.

**M. Rémi Pauvros, député.** – À mon tour, je félicite les rapporteurs. Ce texte envoie un message clair aux entreprises concernées et à leurs salariés. Il ne s'agit pas de remettre en cause ce service public mais de le conforter. Le texte fournit un point d'appui pour reconstruire une entreprise de service public plus proche des citoyens et capable de régler les questions de sécurité.

**M. Antoine Herth, député.** – Je salue le travail de notre rapporteur. Je sais que les débats au Sénat ont été également de grande qualité. N'ayons pas une peur panique de la concurrence. Elle viendra ; mieux vaut lui faire face que lui tourner le dos.

Nous avons pris des décisions sur les autorités organisatrices de transport régionales, mais le périmètre des régions va changer. Le train Reims-Strasbourg restera-t-il un train d'équilibre du territoire ? Ce sera nécessairement un TER, ce qui change la donne.

**M. Laurent Furst, député.** – Drôle d'époque ! Nous vivons à l'ère du mécano institutionnel permanent : après les régions, le système ferroviaire. Toutefois nous ne changeons pas le paradigme de gestion. La question est celle du coût de production élevé du service, qui rend nécessaire l'apport d'argent public et entretient le surendettement. Nous vivons dans l'illusion que ce jeu de mécano institutionnel résoudra l'équation du système ferroviaire. Le texte n'est pas négatif mais il ne change rien au fond et le problème pour la Nation demeure le même.

**M. François-Michel Lambert, député.** – Je ne partage pas cette vision. Tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, nous avons été associés à l'élaboration de cette ambitieuse réforme. Quant au mécano, Eiffel s'en est inspiré pour construire nombre de gares et de ponts ! Nous devons toutefois transformer l'essai lors de l'examen du texte sur les compétences régionales.

**M. Jean-Jacques Filleul, sénateur.** – Les échanges entre les rapporteurs ont été fructueux. Ce texte était nécessaire ; il crée une entreprise ferroviaire verticalement intégrée, ce qui aura des effets positifs et l'endettement est contenu. Nous avons formulé des propositions qui pourront être reprises lors de la revoyure dans deux ans. Cette loi sera le gage d'une meilleure gestion dans une perspective globale. J'avais combattu

la loi de 1997, qui a montré ses limites. Cette loi va dans le sens d'un meilleur service public, d'un meilleur service aux usagers, et sera bénéfique au fret également. Nous avons aussi tenu compte de l'Europe. Nous sommes sur la bonne voie.

\*

\*     \*

*La commission mixte paritaire a adopté, ainsi rédigées, l'ensemble des dispositions restant en discussion du projet de loi.*

*En conséquence, elle vous demande d'adopter le projet de loi portant réforme ferroviaire dans le texte figurant en annexe au présent rapport.*



---

## TRAVAUX DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE RELATIVE À LA NOMINATION DES DIRIGEANTS DE LA SNCF

*Conformément au deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution et à la demande du Premier ministre, une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF s'est réunie au Sénat le mercredi 16 juillet 2014.*

*Elle a procédé à la désignation de son bureau, qui a été ainsi constitué :*

- M. Raymond Vall, sénateur, président,
- M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président.

*La commission a également désigné :*

- M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat,
- M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.

\*

\* \*

*La commission a ensuite procédé à l'examen de l'article restant en discussion.*

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

*L'article 1<sup>er</sup> est adopté dans la rédaction du Sénat.*

*La commission mixte paritaire a adopté, ainsi rédigées, l'ensemble des dispositions restant en discussion de la proposition de loi organique.*

*En conséquence, elle vous demande d'adopter la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF dans le texte figurant en annexe au présent rapport.*

\*

\* \*

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Je me réjouis de la conclusion de ces deux CMP qui ont travaillé de manière sereine et approfondie. Le Parlement a réalisé un travail qui l'honore. Des votes positifs ont été recueillis dans chaque groupe. Le projet de loi met en œuvre les préconisations issues des Assises du ferroviaire organisées par Nathalie Kosciusko-Morizet, mais elle n'était pas passée à l'acte...

**M. Bertrand Pancher, député.** – Si vous aviez dit cela avant, notre vote aurait été différent !

**M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Mme Kosciusko-Morizet ne s'y est pas trompée à l'Assemblée nationale !

Nous sommes tous d'accord : le constat n'est pas reluisant, notamment sur l'état du réseau. La loi n'épuise pas le sujet, mais elle apporte un changement majeur de gouvernance, sans prétendre pour autant apporter la révolution. Peu importe la taille des futures régions ; elles ne sont pas individuellement citées dans le texte, qui sera applicable aux grandes régions. Les questions de financement ne sont pas traitées, d'où mon opposition à apporter des ajouts qui ne seraient pas à la hauteur du sujet. La commission présidée par Philippe Duron a, d'ailleurs, à cet égard, réalisé un travail remarquable. Ce texte constitue une rupture importante en matière de gouvernance. Il renforce la crédibilité de notre pays en Europe. À l'avenir, il conviendra toutefois de décider si l'on continue à faire des lois modales. M. Furst a parlé des coûts de production : il pensait sans doute à la productivité des cheminots. C'est oublier les besoins de financement colossaux du réseau. Peut-être faudra-t-il raisonner en termes de substitution, et voir si, ici ou là, une solution alternative au réseau ferré ne serait pas avantageuse.

**M. Michel Teston, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Je remercie tous les parlementaires qui ont participé à la rédaction de ces textes. Je me félicite que nos deux assemblées soient parvenues à travailler ensemble, ce n'est pas si fréquent. Avec Gilles Savary nous nous sommes rencontrés régulièrement pour faire le point sur l'avancée des travaux ; ce devrait être plus souvent le cas.

**M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président.** – Je félicite les rapporteurs pour la qualité des travaux. Comme je l'espérais en début de réunion, nous sommes parvenus à un accord. Je faisais partie de ceux qui réclamaient depuis longtemps l'inscription du projet de loi à l'ordre du jour ; longtemps cela a été refusé en raison de craintes infondées. Nous avons fait la démonstration de notre capacité à élaborer un texte de qualité, important pour l'avenir de notre système ferroviaire. Nous l'avons profondément amendé et nous pouvons en être fiers.

**M. Raymond Vall, sénateur, président.** – Merci à tous pour cette collaboration exemplaire et cette recherche du compromis. Ce n'était pas gagné d'avance, mais les hommes de bonne volonté ont su se rassembler.



## TABLEAU COMPARATIF DU PROJET DE LOI PORTANT RÉFORME FERROVIAIRE

Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte adopté par le Sénat
<p>—</p> <p>Projet de loi portant réforme ferroviaire</p> <p><b>TITRE I<sup>ER</sup></b> <b>DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS</b></p> <p><b>Article 1<sup>er</sup></b></p> <p>Au début du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, il est ajouté un titre préliminaire ainsi rédigé :</p> <p>« Titre préliminaire</p> <p>« Système de transport ferroviaire national</p> <p>« Chapitre préliminaire</p> <p>« Principes généraux</p> <p>« Art. L. 2100-1. – Le système de transport ferroviaire national est constitué de l'ensemble des moyens humains et matériels mis en œuvre pour assurer :</p> <p>« 1° (nouveau) La gestion du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1 ;</p> <p>« 2° (nouveau) L'exécution des services de transport utilisant ce réseau ;</p> <p>« 3° (nouveau) L'exploitation des infrastructures de service reliées à ce réseau.</p> <p>« Le système de transport ferroviaire concourt au service public ferroviaire et à la solidarité nationale, dans un souci de développement durable <del>et d'aménagement équilibré du territoire</del>. Il concourt au développement du transport ferroviaire et contribue à la mise en œuvre du droit au transport défini au livre I<sup>er</sup> de la première partie.</p> <p>« Art. L. 2100-2. – L'État veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. Il en fixe les priorités stratégiques nationales et</p>	<p>—</p> <p>Projet de loi portant réforme ferroviaire</p> <p><b>TITRE I<sup>ER</sup></b> <b>DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS</b></p> <p><b>Article 1<sup>er</sup></b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2100-1. – <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« 1° <b>Sans modification</b></p> <p>« 2° <b>Sans modification</b></p> <p>« 3° <b>Sans modification</b></p> <p>« Le système de transport ferroviaire concourt au service public ferroviaire et à la solidarité nationale <u>ainsi qu'au développement du transport ferroviaire, dans un souci de développement durable. Il participe à la dynamique, à l'irrigation et à l'aménagement des territoires. Il concourt au maintien et au développement de la filière industrielle ferroviaire et des bassins d'emploi sur l'ensemble du territoire.</u> Il contribue à la mise en œuvre du droit au transport défini au livre I<sup>er</sup> de la première partie <u>du présent code.</u></p> <p>« Art. L. 2100-2. – L'État veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. Il en fixe les priorités stratégiques nationales et</p>

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

internationales. Il assure ou veille à ce que soient ~~assurées les missions suivantes~~, dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination :

« 1° La cohérence de l'offre ~~offerte~~ aux voyageurs, la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire et l'optimisation de la qualité de service fournie aux utilisateurs du système de transport ferroviaire national ;

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

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

« 4° L'organisation et le pilotage de la filière industrielle ferroviaire, notamment la conduite ou le soutien de programmes de recherche et de développement relatifs au transport ferroviaire, en vue d'en accroître la sécurité, l'efficacité économique et environnementale, la fiabilité, le développement technologique, la multimodalité et l'interopérabilité ;

« 5° (nouveau) La programmation des investissements ~~d'infrastructures~~, de développement, ~~d'entretien et de régénération~~ du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1, ~~des installations~~ de service et ~~des~~ interfaces intermodales ;

« 6° (nouveau) La complémentarité entre ~~les lignes à grande vitesse, les lignes d'équilibre du territoire et les lignes régionales~~, en vue de satisfaire aux objectifs d'un aménagement et d'un développement équilibré et harmonieux des territoires et de garantir l'égalité d'accès aux services publics ;

« 7° (nouveau) ~~Les conditions~~ de développement de l'activité de fret ferroviaire et du report modal.

« Art. L. 2100-3. – Le Haut Comité du système de transport ferroviaire ~~constitue~~ une instance d'information et de concertation des parties prenantes au système de transport ferroviaire national. Il ~~constitue également un lieu de débat sur les grands enjeux du système de transport ferroviaire national et leurs évolutions~~, y compris dans une logique intermodale.

« Le Haut Comité du système de transport ferroviaire réunit ~~notamment~~ des représentants des gestionnaires

**Texte adopté par le Sénat**

internationales. Dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination, il assure ou veille à ce que soient assurés :

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

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

« 3° **Sans modification**

« 4° L'organisation et le pilotage de la filière industrielle ferroviaire, notamment la conduite ou le soutien de programmes de recherche et de développement relatifs au transport ferroviaire, en vue d'en accroître la capacité à l'exportation, la sécurité, l'efficacité économique et environnementale, la fiabilité, le développement technologique, la multimodalité et l'interopérabilité ;

« 5° La programmation des investissements de développement et de renouvellement du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1 et des investissements relatifs aux infrastructures de service et aux interfaces intermodales ;

« 6° La complémentarité entre les services de transport ferroviaire à grande vitesse, d'équilibre du territoire et d'intérêt régional, en vue de satisfaire aux objectifs d'un aménagement et d'un développement équilibré et harmonieux des territoires et de garantir l'égalité d'accès aux services publics ;

« 7° L'amélioration de la qualité du service fourni aux chargeurs, notamment par un accroissement de la fiabilité des capacités d'infrastructure attribuées au transport de marchandises, dans un objectif de développement de l'activité de fret ferroviaire et du report modal.

« Art. L. 2100-3. – Le Haut Comité du système de transport ferroviaire est une instance d'information et de concertation des parties prenantes du système de transport ferroviaire national. Il débat des grands enjeux du système de transport ferroviaire national, y compris dans une logique intermodale.

« Le Haut Comité du système de transport ferroviaire réunit des représentants des gestionnaires d'infrastructure, des

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des exploitants d'~~installations~~ de service, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des grands ports maritimes, des partenaires sociaux, des chargeurs, des voyageurs, de l'État, ainsi que des personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national. Il est présidé par le ministre chargé des transports.

« Il ~~favorise~~ la coopération entre ~~tous~~ ces acteurs, en lien avec les usagers, afin de favoriser la mise en accessibilité aux personnes handicapées, ou ~~dont la~~ mobilité ~~est~~ réduite, du matériel roulant, des quais et des gares.

« L'année précédant la conclusion ou l'actualisation des contrats prévus aux articles L. 2102-3, L. 2111-10 et L. 2141-3, le Haut Comité du système de transport ferroviaire est saisi par le Gouvernement d'un rapport stratégique d'orientation, qui présente :

« 1° (nouveau) ~~La déclinaison de la politique nationale en matière de mobilité et d'interopérabilité entre les différents modes de transport ;~~

« 2° (nouveau) Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport ;

« 3° (nouveau) ~~Les modalités de coordination des différents services de transport de voyageurs ;~~

« 4° (nouveau) ~~Le~~ déploiement des systèmes de transport intelligents ;

« 5° (nouveau) La stratégie ferroviaire de l'État concernant le réseau existant ;

**Texte adopté par le Sénat**

entreprises ferroviaires, des exploitants d'infrastructures de service, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des grands ports maritimes, des opérateurs de transport combiné de marchandises, des partenaires sociaux, des chargeurs, des voyageurs, des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement, de l'État, ainsi que deux députés et deux sénateurs et des personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national. Il est présidé par le ministre chargé des transports.

« Il encourage la coopération entre ces acteurs, en lien avec les usagers, afin de favoriser la mise en accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite du matériel roulant, des quais et des gares.

« Le Haut Comité du système de transport ferroviaire peut décider, à la majorité de ses membres, de se saisir de toute question relevant de son domaine de compétence.

« En tant que de besoin, le Haut Comité du système de transport ferroviaire peut créer des commissions spécialisées pour l'exercice de ses missions.

« L'année précédant la conclusion ou l'actualisation des contrats prévus aux articles L. 2102-3, L. 2111-10 et L. 2141-3, le Haut Comité du système de transport ferroviaire est saisi par le Gouvernement d'un rapport stratégique d'orientation, qui présente, dans une perspective pluriannuelle :

« 1° Les évolutions intervenues depuis le précédent rapport stratégique d'orientation ;

« 2° La politique nationale en matière de mobilité et d'intermodalité ;

« 3° Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport ;

« 4° Les actions envisagées pour favoriser la complémentarité entre les différents services de transport de voyageurs ;

« 5° L'avancement du déploiement des systèmes de transport intelligents ;

« 6° La stratégie ferroviaire de l'État concernant le réseau existant et les moyens financiers qui lui sont consacrés ;

« 7° La situation financière du système de transport ferroviaire national et ses perspectives d'évolution ;

« 8° La politique nationale en matière de fret ferroviaire ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale

« 6° (nouveau) Les ~~grands~~ enjeux, ~~notamment financiers,~~ sociétaux et environnementaux, du système de transport ferroviaire national.

« Ce rapport, après avis par le Haut Comité du système de transport ferroviaire, est ~~transmis au~~ Parlement. Il est rendu public.

« Art. L. 2100-4. – Il est institué auprès de SNCF Réseau un comité des opérateurs du réseau, composé de représentants des entreprises ferroviaires, des exploitants d'~~installations~~ de service reliées au réseau ferré national, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des ~~diverses catégories de candidats autorisés,~~ et des personnes mentionnées ~~aux articles L. 2111-11, L. 2111-12 et L. 2122-12 du présent code.~~

« SNCF Réseau en assure le secrétariat.

« Le comité des opérateurs du réseau constitue l'instance permanente de consultation et de concertation ~~opérationnelle~~ entre SNCF Réseau et ses membres. ~~Selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État, il adopte une charte du réseau destinée à faciliter les relations entre les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article et à favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux utilisateurs. Cette charte et ses modifications successives sont soumises à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.~~

« Sans préjudice des compétences exercées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en application des articles L. 2134-1 à L. 2134-3, ~~ni~~ des voies de recours prévues par les lois, règlements et contrats, le comité des opérateurs du réseau peut être saisi, à fin de règlement amiable, des différends afférant à l'interprétation et à l'application de la charte du réseau mentionnée au troisième alinéa du présent article.

« ~~Le comité des opérateurs du réseau est informé des~~

Texte adopté par le Sénat

« 9° Les enjeux sociétaux et environnementaux du système de transport ferroviaire national ;

« 10° Les actions envisagées pour améliorer la compétitivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport ;

« 11° L'articulation entre les politiques ferroviaires nationale et européenne.

« Ce rapport, après avis du Haut Comité du système de transport ferroviaire, est soumis aux commissions du Parlement compétentes en matière de transport et fait l'objet d'un débat. Il est rendu public.

« Art. L. 2100-4. – Il est institué auprès de SNCF Réseau un comité des opérateurs du réseau, composé de représentants des entreprises ferroviaires, des exploitants d'infrastructures de service reliées au réseau ferré national, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire et des personnes mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 2111-1.

**Alinéa sans modification**

« Le comité des opérateurs du réseau constitue l'instance permanente de consultation et de concertation entre SNCF Réseau et ses membres. Il est informé des choix stratégiques effectués par les gestionnaires d'infrastructure mentionnés au dernier alinéa du même article L. 2111-1, dont SNCF Réseau, relatifs à l'accès au réseau ferré national et à son optimisation opérationnelle. Le contrat mentionné à l'article L. 2111-10 lui est transmis.

« Selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État, il adopte une charte du réseau destinée à faciliter les relations entre SNCF Réseau et les membres du comité et à favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national, dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux utilisateurs. Cette charte et ses modifications sont soumises pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

« Sans préjudice des compétences exercées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en application des articles L. 2134-1 à L. 2134-3, ou des voies de recours prévues par les lois, règlements et contrats, le comité des opérateurs du réseau peut être saisi, à fin de règlement amiable, des différends afférant à l'interprétation et à l'application de la charte du réseau mentionnée au quatrième alinéa du présent article.

**Alinéa supprimé**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

~~choix stratégiques de SNCF Réseau relatifs à l'accès et à l'optimisation opérationnelle du réseau ferré national lorsque ces choix ont un impact tangible sur la gestion du réseau, ainsi que du contrat prévu à l'article L. 2111-10.~~

« ~~Ce~~ comité se réunit au moins quatre fois par an, et à l'initiative de SNCF Réseau ou d'un tiers au moins ~~des~~ membres ~~du comité~~.

« Chapitre I<sup>er</sup>

« Groupe public ferroviaire

« Section 1

« Organisation

« Art. L. 2101-1. – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national. Ces trois entités ont un caractère indissociable et solidaire. Le groupe remplit des missions de service de transport public terrestre régulier de personnes, des missions de transport de marchandises et des missions de gestion de l'infrastructure ferroviaire, dans une logique de développement durable et d'efficacité économique et sociale.

« 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 pourvoir tout emploi ouvert dans l'un des établissements du groupe public ou dans les filiales de ceux-ci avec continuité de leur contrat de travail auprès de l'établissement public considéré.~~

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

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2101-1. – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national. Ces trois entités ont un caractère indissociable et solidaire. Le groupe remplit 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.

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2101-2. – **Alinéa sans modification**

« 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 pourvoir tout emploi ouvert dans l'un des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire, avec continuité de leur contrat de travail, ou dans leurs filiales.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Un accord pluriannuel, négocié au niveau du groupe public ferroviaire avec les organisations représentatives des salariés, fixe les modalités de mise en œuvre du présent article. À défaut d'accord, et au plus tard six mois à compter de la constitution du groupe public ferroviaire, les modalités de mise en œuvre du présent article sont fixées par le conseil de surveillance de la SNCF.

« 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, sous réserve des dispositions spécifiques prévues à la présente section.

« Art. L. 2101-5. – ~~En vue d'assurer la mission dévolue à la SNCF en application du 3° de l'article L. 2102-1 :~~

~~« 1° (nouveau) Il est constitué auprès de la SNCF, par dérogation à l'article L. 2327-1 du code du travail, un comité central du groupe public ferroviaire commun à la SNCF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités et une commission consultative auprès de chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement.~~

« À l'exception de l'article L. 2327-14-1, qui ne s'applique qu'au comité central du groupe public ferroviaire, les dispositions du code du travail relatives à la composition, à l'élection, au mandat et au fonctionnement du comité central d'entreprise mentionné à l'article L. 2327-1 du même code s'appliquent au comité central du groupe public ferroviaire et aux commissions consultatives et sont adaptées, en tant que de besoin, par décret en Conseil d'État.

« Les attributions du comité central d'entreprise mentionné au même article L. 2327-1 sont réparties entre le comité central du groupe public ferroviaire et les commissions consultatives, selon des modalités définies par décret en

**Texte adopté par le Sénat**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2101-3. – **Sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2101-4. – **Sans modification**

« Art. L. 2101-5. – I. – Il est constitué auprès de la SNCF, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2327-1 du code du travail relatives au comité central d'entreprise, un comité central du groupe public ferroviaire commun à la SNCF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités et une commission consultative auprès de chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement.

**Alinéa supprimé**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

Conseil d'État ;

« 2° Il est constitué auprès de la SNCF un comité de groupe entre les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et leurs filiales. Ce comité est régi par le titre III du livre III de la deuxième partie du code du travail, sous réserve des adaptations nécessaires par décret en Conseil d'État. L'article L. 2331-1 du même code n'est pas applicable à chacun des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.

« Pour l'application du titre IV du livre III de la deuxième partie dudit code, les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et les entreprises qu'ils contrôlent, au sens du même article L. 2331-1, constituent, auprès de la SNCF, un groupe d'entreprises de dimension européenne, au sens de l'article L. 2341-2 du même code.

~~« Par dérogation aux articles L. 2323-83 à L. 2323-86 et L. 2327-16 dudit code, la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire est assurée, contrôlée et mutualisée dans des conditions et selon des modalités fixées par accord collectif du groupe public ferroviaire ou, à défaut de la conclusion d'un tel accord dans les six mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, par voie réglementaire.~~

« Art. L. 2101-6 (nouveau). – Par dérogation aux deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5 du code du travail, le délégué syndical central est désigné au niveau de l'ensemble des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire. Ce délégué syndical central est désigné par un syndicat qui a recueilli au moins 10 % des suffrages dans les conditions définies à l'article L. 2122-1 du même code, en additionnant les suffrages de l'ensemble des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.

« Les négociations obligatoires prévues audit code se déroulent au niveau de la SNCF pour l'ensemble du groupe public ferroviaire.

« Par dérogation au deuxième alinéa du présent article, les négociations prévues à l'article L. 2242-12 du code du

« I bis (nouveau). – Par dérogation aux articles L. 2323-83 à L. 2323-86 et L. 2327-16 dudit code, la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire est assurée, contrôlée et mutualisée dans des conditions et selon des modalités fixées par accord collectif du groupe public 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.

« II. – Il est constitué auprès de la SNCF un comité de groupe entre les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et leurs filiales. Ce comité est régi par le titre III du livre III de la deuxième partie du code du travail, sous réserve des adaptations nécessaires par décret en Conseil d'État. L'article L. 2331-1 du même code n'est pas applicable à chacun des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.

« III (nouveau). – Pour l'application du titre IV du livre III de la deuxième partie dudit code, les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et les entreprises qu'ils contrôlent, au sens du même article L. 2331-1, constituent, auprès de la SNCF, un groupe d'entreprises de dimension européenne, au sens de l'article L. 2341-2 du même code.

**Alinéa supprimé**

« Art. L. 2101-6 – **Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« 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.

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

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° de l'article L. 3312-5 et aux 1° et 2° de l'article L. 3322-6 dudit code est appréciée conformément aux règles définies à l'article L. 2232-12 du même code, en prenant en compte les suffrages obtenus dans l'ensemble des établissements de l'établissement public concerné.

« Chapitre II

« SNCF

« Section I

« 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 ;

« 2° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire, et de la sécurité, sans préjudice des missions de l'Établissement public de sécurité ferroviaire définies à l'article L. 2221-1, ainsi qu'en matière de mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou ~~dont la~~ ~~mobilité est~~ réduite ;

« 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, ~~dans le cadre de l'accord pluriannuel ou de la décision du conseil de surveillance prévus au dernier alinéa du même article L. 2101-2 ;~~

« 3° bis (nouveau) ~~L'hébergement des structures et filiales de conseils ou d'ingénierie à compétence ferroviaire générale ;~~

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-1. – **Alinéa sans modification**

« 1° **Sans modification**

« 2° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire, et de la sécurité, sans préjudice des missions de l'Établissement public de sécurité ferroviaire définies à l'article L. 2221-1, ainsi qu'en matière de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;

« 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 ;

« 3° bis **Supprimé**



**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« 4° Des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire, ~~y compris la négociation annuelle obligatoire dans les conditions prévues à l'article L. 2101-6,~~ la gestion des parcours professionnels et des mobilités internes au groupe pour les métiers à vocation transversale, l'action sociale, la santé, la politique de logement, le service de paie, l'audit et le contrôle des risques.

« La SNCF ne peut exercer aucune des missions mentionnées aux articles L. 2111-9 et L. 2141-1.

« Un décret en Conseil d'État précise les missions de la SNCF et leurs modalités d'exercice.

~~« Art. L. 2102-1-1 (nouveau). Le groupe public ferroviaire constitué de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités remplit une mission, assurée conjointement par chacun des établissements publics dans le cadre des compétences qui leur sont reconnues par la loi, visant à exploiter le réseau ferré national et à fournir au public un service dans le domaine du transport par chemin de fer.~~

« Art. L. 2102-1-2 (nouveau). – Pour l'application de l'article L. 5424-2 du code du travail et du chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre III du code de la construction et de l'habitation, ~~l'établissement public à caractère industriel et commercial dénommé "SNCF" est considéré comme employeur des agents et salariés des trois établissements publics industriels et commerciaux qui composent le groupe public ferroviaire.~~ Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 2102-1-3 (nouveau). – Pour l'exercice des missions prévues au 4° de l'article L. 2102-1, SNCF Mobilités et SNCF Réseau recourent à la SNCF. À cette fin, SNCF Mobilités et SNCF Réseau concluent des conventions avec la SNCF.

« Les conventions mentionnées au premier alinéa du présent article ne sont soumises, ~~le cas échéant,~~ ni à la loi n° 70-9 du 2 janvier 1970 réglementant les conditions d'exercice des activités relatives à certaines opérations portant sur les immeubles et les fonds de commerce, ni à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.

« Art. L. 2102-2. – Les attributions dont la SNCF est dotée par le présent code à l'égard de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sont identiques à celles qu'une société exerce sur ses filiales, au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce. Ces attributions s'exercent dans le respect des exigences d'indépendance, au plan décisionnel et organisationnel, des fonctions de SNCF Réseau mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 du présent code, en vue de garantir en toute transparence un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure du réseau ferré national.

« La SNCF peut créer des filiales ou prendre des

**Texte adopté par le Sénat**

« 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 risques.

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-1-1. – **Supprimé**

« Art. L. 2102-1-2. – Pour l'application de l'article L. 5424-2 du code du travail et du chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre III du code de la construction et de l'habitation, la SNCF est considérée comme 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.

« Art. L. 2102-1-3. – **Alinéa sans modification**

« Les conventions mentionnées au premier alinéa du présent article ne sont soumises ni à la loi n° 70-9 du 2 janvier 1970 réglementant les conditions d'exercice des activités relatives à certaines opérations portant sur les immeubles et les fonds de commerce, ni à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.

« Art. L. 2102-2. – **Alinéa sans modification**

« La SNCF peut créer des filiales ou prendre des

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions.

« Art. L. 2102-3. – La SNCF conclut avec l'État un contrat-cadre pour l'ensemble du groupe public ferroviaire pour une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat-cadre, qui intègre les contrats prévus aux articles L. 2111-10 et L. 2141-3, garantit la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le projet de contrat est transmis au Parlement ~~avant chaque échéance triennale.~~

« La SNCF rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa ~~du présent article.~~ Ce rapport d'activité est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

« Section 2

« Organisation

« Art. L. 2102-4. – 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 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 ~~même loi~~, SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont assimilés à des filiales, au sens du 4 de l'article 1<sup>er</sup> de ~~ladite~~ loi.

« Les statuts de la SNCF sont fixés par décret en Conseil d'État. Le nombre des représentants de l'État ne peut être inférieur à la moitié du nombre de membres du conseil de surveillance. Au moins deux membres du conseil de surveillance sont des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France.

**Texte adopté par le Sénat**

participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. Elle détient pour le compte du groupe public ferroviaire, directement ou indirectement, les participations des filiales de conseil ou d'ingénierie ferroviaire à vocation transversale.

« Art. L. 2102-3. – La SNCF conclut avec l'État un contrat-cadre stratégique pour l'ensemble du groupe public ferroviaire pour une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat-cadre, qui intègre les contrats opérationnels prévus aux articles L. 2111-10 et L. 2141-3, garantit la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire. Il détermine les objectifs assignés par l'État à l'entreprise et au groupe en termes de qualité de service au profit de l'ensemble des entreprises ferroviaires, des autorités organisatrices de transport et des usagers. Il consolide les trajectoires financières et le développement durable et humain des contrats prévus aux articles L. 2111-10 et L. 2141-3. Le projet de contrat-cadre et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le projet de contrat-cadre et les projets d'actualisation, ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, sont transmis au Parlement.

« La SNCF rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat-cadre mentionné au premier alinéa. Ce rapport d'activité est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

« Art. L. 2102-3-1 (nouveau). – La SNCF a la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-4. – **Alinéa sans modification**

« Pour l'application à la SNCF du chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont assimilés à des filiales, au sens du 4 de l'article 1<sup>er</sup> de la même loi.

« Les statuts de la SNCF sont fixés par décret en Conseil d'État. Le nombre des représentants de l'État ne peut être inférieur à la moitié du nombre de membres du conseil de surveillance. Au moins deux membres du conseil de surveillance sont des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France. Un député et un sénateur sont membres du conseil de surveillance.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Art. L. 2102-5. – Le président du conseil de surveillance de la SNCF est désigné parmi les ~~membres du collège des~~ 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.

« Art. L. 2102-6. – Par dérogation au deuxième alinéa de l'article 10 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, le directoire de la SNCF comprend deux membres, nommés par décret hors des membres du conseil de surveillance et sur proposition de celui-ci. L'un d'eux est nommé en qualité de président du directoire, l'autre en qualité de ~~vice-président~~.

« La nomination en qualité de président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Mobilités et nomination en qualité de président de ce conseil d'administration.

« La nomination en qualité de ~~vice-président~~ du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau et ~~désignation~~ en qualité de président de ce conseil d'administration. Les décisions concernant la nomination, le renouvellement ou la révocation du ~~vice-président~~ du directoire sont prises en application de l'article L. 2111-16.

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

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

« Art. L. 2102-7. – Le conseil de surveillance de la SNCF arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du groupe public ferroviaire et s'assure de la mise en œuvre des missions de la SNCF par le directoire. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de la SNCF.

« Les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance, qui comprennent ~~notamment~~ 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.

**Texte adopté par le Sénat**

« Art. L. 2102-5. – Le président du conseil de surveillance de la SNCF est désigné parmi les représentants de l'État au conseil de surveillance. Il est choisi en fonction de ses compétences professionnelles. Il est nommé par décret, sur proposition du conseil de surveillance.

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-6. – Par dérogation au deuxième alinéa de l'article 10 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le directoire de la SNCF comprend deux membres, nommés par décret hors des membres du conseil de surveillance et sur proposition de celui-ci. L'un d'eux est nommé en qualité de président du directoire, l'autre en qualité de président délégué.

**Alinéa sans modification**

« La nomination en qualité de président délégué du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau et nomination en qualité de président de ce conseil d'administration. Les décisions concernant la nomination, le renouvellement ou la révocation du président délégué du directoire sont prises en application de l'article L. 2111-16.

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-7. – **Alinéa sans modification**

« 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.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« À tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

« 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.

« Après la clôture de chaque exercice, le directoire présente au conseil de surveillance, pour approbation, les comptes annuels de la SNCF et les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire et les filiales des trois établissements du groupe, accompagnés du rapport de gestion y afférent.

« À ce titre, le conseil de surveillance peut opérer les vérifications et les contrôles nécessaires auprès des trois établissements publics et de leurs filiales.

« Art. L. 2102-8. – Le directoire assure la direction de la SNCF et est responsable de sa gestion. ~~À cet effet,~~ il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la SNCF. Il les exerce dans la limite de l'objet de la SNCF mentionné à l'article L. 2102-1 et sous réserve des pouvoirs expressément attribués par la loi et par les textes pris pour son application au conseil de surveillance ou au président de celui-ci. Il conclut ~~notamment~~ le contrat entre la SNCF et l'État prévu à l'article L. 2102-3, après approbation par le conseil de surveillance.

« Art. L. 2102-9. – Toute décision du directoire est prise à l'unanimité. En cas de désaccord exprimé par l'un de ses membres, la décision est prise par le président du conseil de surveillance. Ce dernier ne peut prendre part aux délibérations du conseil de surveillance relatives à cette décision. Il est responsable de cette décision dans les mêmes conditions que les membres du directoire.

« Section 3

« Gestion financière et comptable

« Art. L. 2102-10. – La SNCF est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général.

« Art. L. 2102-11. – La gestion des filiales créées ou acquises par la SNCF est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs tant du groupe qu'elle constitue avec elles que du groupe public ferroviaire mentionné à l'article

**Texte adopté par le Sénat**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-8. – Le directoire assure la direction de la SNCF et est responsable de sa gestion. Il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la SNCF. Il les exerce dans la limite de l'objet de la SNCF mentionné à l'article L. 2102-1 et sous réserve des pouvoirs expressément attribués par la loi et par les textes pris pour son application au conseil de surveillance ou au président de celui-ci. Il conclut le contrat-cadre entre la SNCF et l'État prévu à l'article L. 2102-3, après approbation par le conseil de surveillance.

« Art. L. 2102-9. – **Sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-10. – **Sans modification**

« Art. L. 2102-11. – **Sans modification**

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

L. 2101-1.

« Art. L. 2102-12. – **Supprimé**

« Section 4

« Gestion domaniale

« Art. L. 2102-13 A (nouveau). – La SNCF coordonne la gestion domaniale au sein du groupe public ferroviaire. ~~En particulier,~~ elle est l'interlocuteur unique de l'État, des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales lorsque ceux-ci souhaitent acquérir, après déclassement, un bien immobilier appartenant à la SNCF ou à SNCF Réseau ou géré par SNCF Mobilités.

« Art. L. 2102-13. – Les biens immobiliers utilisés par la SNCF pour la poursuite de ses missions peuvent être cédés à l'État, à des collectivités territoriales ou à ~~des~~ groupements de collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

~~« Art. L. 2102-13-1 (nouveau). – Les déclassements sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la région.~~

« Art. L. 2102-14. – Les règles de gestion domaniale applicables à la SNCF, ~~notamment~~ les modalités de déclassement, sont fixées par voie réglementaire.

« Section 5

« Contrôle de l'État

« Art. L. 2102-15. – La SNCF est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'État, dans des conditions déterminées par voie réglementaire.

« Section 6

« Ressources

« Art. L. 2102-16. – Les ressources de la SNCF sont constituées par :

« 1° Les rémunérations perçues au titre des missions mentionnées ~~aux~~ 2° et 4° de l'article L. 2102-1 qui sont accomplies à titre onéreux en exécution de contrats conclus entre la SNCF et SNCF Réseau, ou entre la SNCF et toute entreprise ferroviaire dont SNCF Mobilités ;

« 2° Le produit du dividende sur les résultats de ses

« Art. L. 2102-12. – **Supprimé**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-13 A. – La SNCF coordonne la gestion domaniale au sein du groupe public ferroviaire. Elle est l'interlocuteur unique de l'État, des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales lorsque ceux-ci souhaitent acquérir, après déclassement, un bien immobilier appartenant à la SNCF ou à SNCF Réseau ou géré par SNCF Mobilités.

« Art. L. 2102-13. – Les biens immobiliers utilisés par la SNCF pour la poursuite de ses missions peuvent être cédés à l'État, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

« Art. L. 2102-13-1 – **Supprimé**

« Art. L. 2102-14. – Les déclassements sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la région. Les modalités de déclassement ainsi que les règles de gestion domaniale applicables à la SNCF sont fixées par voie réglementaire.

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-15. – **Sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-16. – **Alinéa sans modification**

« 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 ;

« 2° **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

filiales ainsi que celui sur le résultat de SNCF Mobilités mentionné à l'article L. 2102-17 ;

« 3° Les rémunérations perçues au titre des missions que lui confient par contrat l'État, une ou plusieurs collectivités territoriales, un ou plusieurs groupements de collectivités territoriales ou le Syndicat des transports d'Île-de-France, ces missions ne pouvant empiéter sur les missions ~~exclusives~~ de SNCF Réseau ;

« 4° Toutes les recettes autorisées par les lois et règlements.

« Art. L. 2102-17. – La SNCF perçoit un dividende sur le résultat de SNCF Mobilités. Ce dividende est prélevé en priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice, au sens de l'article L. 232-11 du code de commerce. Il peut être prélevé sur les réserves disponibles.

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

« Section 7

« Réglementation sociale

« Art. L. 2102-18. – Le livre III de la première partie du présent code est applicable à la SNCF. »

**Texte adopté par le Sénat**

« 3° Les rémunérations perçues au titre des missions que lui confient par contrat l'État, une ou plusieurs collectivités territoriales, un ou plusieurs groupements de collectivités territoriales ou le Syndicat des transports d'Île-de-France, ces missions ne pouvant empiéter sur les missions de SNCF Réseau mentionnées à l'article L. 2111-9 ;

« 4° **Sans modification**

« Art. L. 2102-17. – **Sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2102-18. – **Sans modification**

**Article 1<sup>er</sup> bis A (nouveau)**

I. – Après la section 1 du chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, il est inséré une section 1 bis ainsi rédigée :

« Section 1 bis

« Contributions locales temporaires

« Art. L. 2123-3-1. – Afin de financer les aménagements intérieurs ou extérieurs d'une gare de voyageurs, il peut être institué une contribution locale temporaire due par les voyageurs en provenance ou à destination de ladite gare.

« Art. L. 2123-3-2. – I. – La contribution locale temporaire finance en tout ou partie des dépenses d'investissement à condition qu'elles présentent un intérêt direct et certain pour les usagers du transport ferroviaire et que le gestionnaire de la gare, personne morale attributaire, par la loi ou par contrat, de la gestion de gares de voyageurs ou des

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

Texte adopté par le Sénat

—

infrastructures liées, ne soit pas tenu par la loi ou les dispositions de son cahier des charges de les exécuter pour satisfaire aux besoins du trafic ou pour permettre une amélioration de ses accès.

« II. – Les investissements financés peuvent concerner :

« – les aménagements intérieurs de la gare, dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports :

« – les aménagements extérieurs de la gare réalisés dans le périmètre d'un ou plusieurs pôles d'échanges multimodaux.

« Art. L. 2123-3-3. – I. – La contribution locale temporaire est instituée à l'initiative du gestionnaire de la gare concernée lorsqu'elle a vocation à financer exclusivement les aménagements intérieurs de la gare.

« Le gestionnaire de la gare fixe le taux et la durée de la contribution locale temporaire. Elle est perçue à son profit.

« Les autorités organisatrices de transport dont les réseaux desservent directement la gare ainsi que la commune d'implantation de la gare sont consultées sur l'institution de la contribution locale temporaire. Leur avis est réputé favorable à l'expiration d'un délai de soixante jours suivant la réception de la demande d'avis. Si l'une d'entre elles émet un avis défavorable, la contribution locale temporaire ne peut être instituée.

« II. – Lorsque la contribution locale temporaire a vocation à financer les aménagements extérieurs de la gare, elle peut être instituée à l'initiative du gestionnaire de la gare, de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale, du département ou de la région sur le territoire desquels la gare est implantée.

« Les différents organes financeurs des aménagements envisagés signent une convention, qui précise le taux et la durée de la contribution locale temporaire ainsi que les modalités de répartition de son produit entre eux.

« Les autorités organisatrices de transport dont les réseaux desservent directement la gare ainsi que la commune d'implantation de la gare, si elle n'est pas partie à la convention mentionnée au deuxième alinéa du présent II, sont consultées sur l'institution de la contribution locale temporaire. Leur avis est réputé favorable à l'expiration d'un délai de soixante jours suivant la réception de la demande d'avis. Si l'une d'entre elles émet un avis défavorable, la contribution locale temporaire ne peut être instituée.

« Art. L. 2123-3-4. – I. – La contribution locale temporaire est assise sur le prix de base du titre de transport défini par décret. Son taux ne peut être supérieur à 2 %. Elle ne peut excéder 2 € par trajet.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

Texte adopté par le Sénat

—

« Les voyageurs en correspondance ne sont pas soumis au paiement de la contribution locale temporaire.

« La durée de perception ne peut excéder trente ans.

« II. – Un arrêté du ministre chargé des transports fixe la date d'entrée en vigueur de la contribution locale temporaire. Il mentionne le taux, la durée et l'initiateur de la contribution locale temporaire ainsi que les parties à la convention mentionnée au II de l'article L. 2123-3-3.

« L'arrêté est affiché en gare pendant toute la durée de la contribution locale temporaire.

« III. – La contribution locale temporaire est collectée par les entreprises ferroviaires et reversée, chaque mois, sur un compte spécialement tenu par le gestionnaire de la gare.

« Lorsqu'elle a vocation à financer les aménagements extérieurs de la gare, la contribution locale temporaire est reversée aux différents organes financeurs mentionnés au II de l'article L. 2123-3-3, dans les conditions prévues par la convention mentionnée au même II.

« IV. – Lorsque le gestionnaire de la gare ou les organes financeurs mentionnés au II de l'article L. 2123-3-3 constatent que les aménagements sont intégralement financés avant l'échéance de la contribution locale temporaire, celle-ci est supprimée au cours du mois suivant cette constatation.

« L'excédent collecté ne peut servir qu'au financement d'autres investissements.

« Art. L. 2123-3-5. – Le ministère chargé des transports est compétent pour contrôler l'application de la présente section. »

II. – La loi n° 866 du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, les voies ferrées d'intérêt local, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer est abrogée.

III. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le 9° de l'article L. 2331-8 est ainsi rédigé :

« 9° Des contributions locales temporaires mentionnées à l'article L. 2123-3-1 du code des transports ; »

2° Le 10° de l'article L. 3332-3 est ainsi rédigé :

« 10° Des contributions locales temporaires mentionnées à l'article L. 2123-3-1 du code des transports ; »



**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

3° Au 10° de l'article L. 5215-32, le mot : « surtaxes » est remplacé par le mot : « contributions ».

IV. – Les contributions locales temporaires sont soumises à la taxe sur la valeur ajoutée mentionnée aux articles 256 et suivants du code général des impôts.

V. – Les surtaxes locales temporaires existantes à la date d'entrée en vigueur du présent article demeurent soumises à la loi n° 866 du 15 septembre 1942 précitée.

**Article 1<sup>er</sup> bis (nouveau)**

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

Après la section 1 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 bis ainsi rédigée :

**Conforme**

« Section 1 bis

« Schéma national des services de transport

« Art. L. 1212-3-1. – Le schéma national des services de transport fixe les orientations de l'État concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national.

« Art. L. 1212-3-2. – Le schéma mentionné à l'article L. 1212-3-1 détermine, dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'État qui répondent aux besoins de transport. Il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national.

« Art. L. 1212-3-3. – Le schéma mentionné à l'article L. 1212-3-1 est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois tous les cinq ans. »

**Article 1<sup>er</sup> ter (nouveau)**

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

L'article L. 213-1 du code de l'urbanisme est complété par un j ainsi rédigé :

**Conforme**

« j) Les cessions entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. »

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

—

**Article 1<sup>er</sup> quater (nouveau)**

Après le troisième alinéa de l'article L. 240-2 du code de l'urbanisme, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – aux cessions entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ; ».

**Article 2**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'intitulé de la section 2 est ainsi rédigé : « SNCF Réseau » ;

2° Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 sont ainsi rédigés :

« Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé "SNCF Réseau" a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable :

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

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

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

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

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

« SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions ~~essentielle~~<sup>s</sup> exercées, garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.

« Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les infrastructures de service, SNCF Réseau peut confier par

**Texte adopté par le Sénat**

—

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

**Conforme**

**Article 2**

**Alinéa sans modification**

**1° Sans modification**

**2° Alinéa sans modification**

« Art. L. 2111-9. – **Alinéa sans modification**

« 1° **Sans modification**

« 2° **Sans modification**

« 3° **Sans modification**

« 4° **Sans modification**

« 5° **Sans modification**

« SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions mentionnées au 1°, garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1<sup>o</sup>, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit.

« Art. L. 2111-10. – SNCF Réseau conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ~~et cet avis est rendu public.~~

« Le projet de contrat et les projets d'actualisation, ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, sont transmis au Parlement.

« SNCF Réseau rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Ce rapport est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le rapport d'activité et l'avis de l'autorité sont adressés au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

« Le contrat mentionné au premier alinéa met en œuvre la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité du réseau ferré national et détermine notamment :

« 1<sup>o</sup> Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau ferré national ;

« 2<sup>o</sup> Les orientations en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau ferré national et les indicateurs d'état et de productivité correspondants ;

« 3<sup>o</sup> La trajectoire financière de SNCF Réseau et, dans ce cadre :

« a) Les moyens financiers alloués aux différentes missions de SNCF Réseau ;

« b) Les principes qui seront appliqués pour la détermination de la tarification annuelle de l'infrastructure, notamment l'encadrement des variations annuelles globales de cette tarification ;

« c) L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement, celle des dépenses de développement, ainsi que les mesures prises pour maîtriser ces dépenses et les objectifs de productivité retenus ;

« Art. L. 2111-10. – SNCF Réseau conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Le Haut Comité du système de transport ferroviaire délibère annuellement sur des recommandations d'actions et des propositions d'évolution du contrat. Le résultat de ses délibérations est rendu public et transmis au Parlement avec le rapport stratégique d'orientation mentionné à l'article L. 2100-3.

**Alinéa sans modification**

« 1<sup>o</sup> **Sans modification**

« 2<sup>o</sup> **Sans modification**

« 3<sup>o</sup> **Alinéa sans modification**

« a) **Sans modification**

« b) **Sans modification**

« c) **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« d) La chronique de taux de couverture du coût complet à atteindre annuellement ainsi que la trajectoire à respecter du rapport entre la dette nette de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle ;

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

« Pour l'application du présent article, le coût complet correspond, pour un état donné du réseau, à l'ensemble des charges de toute nature supportées par SNCF Réseau liées à la construction, à l'exploitation, à la maintenance et à l'aménagement de l'infrastructure, incluant l'amortissement des investissements et la rémunération des capitaux investis par SNCF Réseau.

~~« Conformément à l'article 30, paragraphe 8, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen, SNCF Réseau établit la méthode d'imputation de ce coût complet aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.~~

~~« Le décret prévu à l'article L. 2111-15 établit les règles de financement des investissements de SNCF Réseau en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :~~

~~« – les investissements de maintenance du réseau ferré national sont recouverts selon la chronique de couverture du coût complet mentionnée au d du 3° du présent article ;~~

~~« – les investissements de développement du réseau ferré national sont appréciés au regard de ratios fixés par le décret mentionné au quinzième alinéa du présent article.~~

**Texte adopté par le Sénat**

« d) La chronique de taux de couverture par les ressources de SNCF Réseau du coût complet à atteindre annuellement ainsi que la trajectoire à respecter du rapport entre la dette nette de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle ;

« 4° **Sans modification**

« L'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires porte notamment sur le niveau et la soutenabilité de l'évolution de la tarification de l'infrastructure pour le marché du transport ferroviaire et sur l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées, au regard des 1°, 2° et c du 3° du présent article, tant en matière d'entretien et de renouvellement que de développement, de façon à atteindre l'objectif de couverture du coût complet dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du premier contrat entre SNCF Réseau et l'État.

**Alinéa sans modification**

« SNCF Réseau établit la méthode d'imputation du coût complet aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.

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

2° bis (nouveau) Après l'article L. 2111-10, il est inséré un article L. 2111-10-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-10-1 (nouveau). – Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :

« 1° Les investissements de renouvellement du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;

« 2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis chaque année en loi de finances.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissement de développement sont financés par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

« En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissement de développement font l'objet, de la part de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

« Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par le décret ~~mentionné au quinzième alinéa~~, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

~~« Les indicateurs centraux à prendre en compte pour la fixation, par le décret susmentionné, des règles et ratios prévus aux quinzième à dix-neuvième alinéas visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et exploitants du réseau ferré.~~

~~« Le même décret précise les modalités de fixation par SNCF Réseau des taux d'actualisation et des primes de risques couvrant les aléas de desserte, de trafic et de maintenance à long terme.~~

~~« L'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires porte notamment sur le niveau et la soutenabilité de l'évolution de la tarification de l'infrastructure pour le marché du transport ferroviaire et sur l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées, au regard des objectifs mentionnés aux 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> et au e du 3<sup>o</sup> du présent article, tant en matière d'entretien et de renouvellement que de développement, de façon à atteindre l'objectif de couverture du coût complet dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du premier contrat entre SNCF Réseau et l'État.~~

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

**Texte adopté par le Sénat**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Les règles de financement et ratios mentionnés au premier alinéa et au 2<sup>o</sup> visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires.

« Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées. » ;

**Alinéa supprimé**

**Alinéa supprimé**

**Alinéa supprimé**

**Alinéa supprimé**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

3° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « national, », sont insérés les mots : « à une concession de travaux prévue par l'ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concession de travaux publics, » ;

b) Les deux premières phrases du deuxième alinéa sont remplacées par une phrase ainsi rédigée :

« La concession, le contrat ou la convention peut porter sur tout ou partie des missions assurées par SNCF Réseau, à l'exception de la gestion opérationnelle des circulations. » ;

b bis) (nouveau) Au début de la dernière phrase du deuxième alinéa, sont ajoutés les mots : « La concession, » ;

c) Le dernier alinéa est ainsi modifié :

– les mots : « mentionnées au deuxième alinéa » sont remplacés par les mots : « confiées au cocontractant » ;

– les mots : « à la Société nationale des chemins de fer français et » sont supprimés ;

– les mots : « y compris » sont remplacés par les mots : « ainsi que » ;

4° Les articles L. 2111-15 et L. 2111-16 sont ainsi rédigés :

« Art. L. 2111-15. – SNCF Réseau est doté d'un conseil d'administration qui, par dérogation à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, comprend :

« 1° Des représentants de l'État, ainsi que des personnalités choisies par l'État soit en raison de leurs compétences techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités de SNCF Réseau, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;

« 2° Des personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, nommées par décret sur proposition du conseil de surveillance de celle-ci, ainsi que le ~~vice-président~~ de son

**Texte adopté par le Sénat**

3° **Sans modification**

d) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au I de l'article 18 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, SNCF Réseau peut confier par contrat, à un groupement de personnes de droit privé ou à une personne de droit privé, une mission portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux. » ;

4° **Alinéa sans modification**

« Art. L. 2111-15. – **Alinéa sans modification**

« 1° Des représentants de l'État, ainsi que des personnalités choisies par l'État soit en raison de leurs compétences juridiques, techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités de SNCF Réseau, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;

« 2° Des personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, nommées par décret sur proposition du conseil de surveillance de celle-ci, ainsi que le président délégué de son

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

directoire ;

« 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée.

« Au moins deux des membres désignés en application du 1° ~~du présent article~~ sont des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France.

~~« Le nombre de représentants de chacune des catégories est égal au tiers du nombre des membres du conseil d'administration.~~

« Au moins un des membres désignés en application du 1° ~~du présent article~~ est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.

« Les statuts de l'établissement sont fixés par un décret en Conseil d'État, qui détermine notamment les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration.

« Pour l'application de l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, la référence aux 1° et 2° de l'article 5 de cette même loi doit être lue comme une référence aux 1° et 2° du présent article.

« Un membre du conseil d'administration de SNCF Réseau ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance ~~ou~~ du conseil d'administration ou ~~diriger~~, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire, ou une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

« Art. L. 2111-16. – Le président du conseil d'administration de SNCF Réseau dirige l'établissement.

« Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de nomination toute proposition de nomination ou de renouvellement en qualité de président du conseil d'administration de SNCF Réseau, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires l'identité de la personne ainsi que les conditions, notamment financières, devant régir son mandat.

« Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir

directoire ;

« 3° **Sans modification**

« Le nombre de représentants de chacune des catégories est égal au tiers du nombre des membres du conseil d'administration.

« Au moins deux des membres désignés en application du 1° sont des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France.

**Alinéa supprimé**

« Au moins un des membres désignés en application du 1° est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.

« Au moins un des membres désignés en application du 1° est choisi parmi les représentants des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement.

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Un membre du conseil d'administration de SNCF Réseau 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 d'entreprise ferroviaire.

« Art. L. 2111-16. – **Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

de révocation toute proposition de révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires les motifs de sa proposition.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut, dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire, s'opposer à la nomination ou au renouvellement du président du conseil d'administration de SNCF Réseau si elle estime que le respect par la personne proposée des conditions fixées à l'article L. 2111-16-1 à compter de sa nomination ou de sa reconduction est insuffisamment garanti ou s'opposer à sa révocation si elle estime que cette révocation est en réalité motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts de SNCF Mobilités. » ;

4° bis La sous-section 2 de la section 2 est complétée par des articles L. 2111-16-1 à L. 2111-16-4 ainsi rédigés :

« Art. L. 2111-16-1. – Sont considérés comme dirigeants de SNCF Réseau pour l'application du présent article le président du conseil d'administration et les responsables de la direction générale. La liste des emplois de dirigeant est arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

« Pendant leur mandat, les dirigeants de SNCF Réseau ne peuvent exercer d'activités, ni avoir de responsabilités professionnelles dans une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou dans une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire, ni recevoir, directement ou indirectement, aucun avantage financier de la part de telles entreprises. L'évaluation de leur activité et leur intéressement ne peuvent être déterminés que par des indicateurs, notamment de résultats, propres à SNCF Réseau.

« Conformément à l'article L. 2102-6, l'exercice des fonctions de ~~vice-président~~ du directoire de la SNCF par le président du conseil d'administration de SNCF Réseau fait exception au deuxième alinéa du présent article.

« Art. L. 2111-16-2. – La commission de déontologie du système de transport ferroviaire est consultée lorsque le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, un dirigeant de SNCF Réseau chargé de missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 ou un membre du personnel de SNCF Réseau ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, ~~des~~ informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1 souhaite exercer, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions, des activités pour le compte d'une entreprise exerçant directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise

**Texte adopté par le Sénat**

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut, dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire, s'opposer à la nomination ou au renouvellement du président du conseil d'administration de SNCF Réseau si elle estime que le respect par la personne proposée des conditions fixées à l'article L. 2111-16-1 à compter de sa nomination ou de sa reconduction est insuffisamment garanti ou s'opposer à sa révocation si elle estime que cette révocation est en réalité motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire. » ;

4° bis **Alinéa sans modification**

« Art. L. 2111-16-1. – **Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Conformément à l'article L. 2102-6, l'exercice des fonctions de président délégué du directoire de la SNCF par le président du conseil d'administration de SNCF Réseau fait exception au deuxième alinéa du présent article.

« Art. L. 2111-16-2. – La commission de déontologie du système de transport ferroviaire est consultée lorsque le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, un dirigeant de SNCF Réseau chargé de missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 ou un membre du personnel de SNCF Réseau ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1 souhaite exercer, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions, des activités pour le compte d'une entreprise exerçant directement, ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire, ou pour le



**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

ferroviaire ou pour le compte d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

« La commission mentionnée au premier alinéa du présent article fixe, le cas échéant, un délai avant l'expiration duquel la personne ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. ~~Pendant ce délai, qui ne peut s'étendre au delà de trois années après la cessation des fonctions qui ont motivé la consultation de la commission, les activités exercées par cette personne doivent être compatibles avec ces dernières.~~ Le sens de l'avis que rend la commission est rendu public.

« Les conditions d'application du présent article, notamment la composition de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire, sont fixées par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 2111-16-3. – Les conditions matérielles ~~dans lesquelles est assurée l'indépendance à laquelle doivent satisfaire~~ les services responsables des missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information, ~~sont précisées par~~ décret en Conseil d'État.

« Art. L. 2111-16-4. – SNCF Réseau prend des mesures d'organisation interne pour prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité énoncées à la présente section. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires rend un avis sur ces mesures. » ;

5° Le premier alinéa de l'article L. 2111-18 est ainsi modifié :

a) Après le mot : « créées », sont insérés les mots : « ou acquises » ;

b) Sont ajoutés les mots : « qu'il constitue avec elles » ;

5° bis (nouveau) À l'article L. 2111-20, après le mot : « territoriales », sont insérés les mots : « ou à des groupements de collectivités territoriales » ;

**Texte adopté par le Sénat**

compte d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

« La commission mentionnée au premier alinéa du présent article fixe, le cas échéant, un délai avant l'expiration duquel la personne ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Ce délai ne peut s'étendre au-delà de trois années après la cessation des fonctions qui ont motivé la consultation de la commission. Le sens de l'avis de la commission est rendu public.

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2111-16-3. – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions matérielles garantissant l'indépendance des services responsables des missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information.

« Art. L. 2111-16-4. – **Sans modification**

4° ter (nouveau) Après l'article L. 2111-17, il est inséré un article L. 2111-17-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-17-1. – SNCF Réseau publie chaque année, dans le rapport d'activité mentionné au troisième alinéa de l'article L. 2111-10, le montant de sa dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que ses perspectives d'évolution. » :

**5° Sans modification**

**5° bis Sans modification**

5° ter (nouveau) À l'article L. 2111-21, les mots : « affectant la consistance du réseau ferré national » sont supprimés ;

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

6° L'intitulé de la sous-section 6 de la section 2 est ainsi rédigé : « Ressources » ;

6° **Sans modification**

7° Le 4° de l'article L. 2111-24 est remplacé par des 4° et 5° ainsi rédigés :

7° **Sans modification**

« 4° Le produit des dotations qui lui sont versées par la SNCF ;

« 5° Tous autres concours publics. » ;

8° L'article L. 2111-25 est ainsi modifié :

**Alinéa sans modification**

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

a) **Alinéa sans modification**

« Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve les gains de productivité qu'il réalise. » ;

« Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise. » ;

b) Le deuxième alinéa est complété par les mots : « et de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires » ;

b) **Sans modification**

9° La section 2 est complétée par une sous-section 7 ainsi rédigée :

9° **Sans modification**

« Sous-section 7

« Réglementation sociale

« Art. L. 2111-26. – Le livre III de la première partie du présent code est applicable à SNCF Réseau. » ;

10° ~~Au début du second alinéa de l'article L. 2111-1, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « Le gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 » ;~~

10° L'article L. 2111-1 est ainsi modifié :

a (nouveau) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« SNCF Réseau est le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national. » ;

b (nouveau) Le début du second alinéa est ainsi rédigé : « Le gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9, les titulaires des concessions de travaux, des contrats de partenariat ou des délégations de service public mentionnés aux articles... (le reste sans changement). » ;

11° Au premier alinéa de l'article L. 2111-2, les mots : « l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « le gestionnaire du réseau ferré national » ;

11° **Sans modification**

12° Aux premier et dernier alinéas de l'article L. 2111-11 et aux articles L. 2111-12, ~~deux fois~~, L. 2111-13,

12° Aux premier, deuxième et dernier alinéas de l'article L. 2111-11, aux premier et deuxième alinéas de

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

L. 2111-14, L. 2111-17, L. 2111-18, L. 2111-19, L. 2111-20, L. 2111-22, L. 2111-23 et L. 2111-24, ~~deux fois~~, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau ».

**Article 2 bis A (nouveau)**

Le titre unique du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code général de la propriété des personnes publiques est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

« Chapitre IV

« Transfert de propriété du domaine public ferroviaire

« Art. L. 3114-1. – Des transferts de propriété d'infrastructures ferroviaires ou d'~~installations~~ de service appartenant à l'État ou à l'un des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports peuvent être opérés au profit d'une région, à la demande de l'assemblée délibérante de celle-ci.

« ~~Peuvent être transférées~~, sous réserve des besoins de la défense du pays, les lignes que la région utilise ou envisage d'utiliser pour organiser des services de transport de personnes et qui sont séparées physiquement du reste du réseau ferré national.

« Art. L. 3114-2. – Ces transferts ne donnent lieu ni au versement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

« La région bénéficiaire du transfert est substituée à l'État ou aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports dans l'ensemble des droits et obligations liés aux biens qui lui sont transférés, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant la date du transfert et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.

« Art. L. 3114-3. – Les modalités d'application du présent chapitre sont précisées par décret en Conseil d'État. »

**Texte adopté par le Sénat**

l'article L. 2111-12, aux articles L. 2111-13 et L. 2111-14, à la première phrase de l'article L. 2111-17, au premier alinéa de l'article L. 2111-18, aux articles L. 2111-19, L. 2111-20, L. 2111-22, L. 2111-23 et aux premier et dernier alinéas de l'article L. 2111-24, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau ».

**Article 2 bis A**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 3114-1. – Des transferts de propriété d'infrastructures ferroviaires ou d'infrastructures de service appartenant à l'État ou à l'un des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports peuvent être opérés au profit d'une région, à la demande de l'assemblée délibérante de celle-ci.

« Ces transferts concernent uniquement, sous réserve des besoins de la défense du pays, les lignes que la région utilise ou envisage d'utiliser pour organiser des services de transport de personnes et qui sont séparées physiquement du reste du réseau ferré national.

« Art. L. 3114-2. – **Sans modification**

« Art. L. 3114-3. – **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

—

**Article 2 bis B (nouveau)**

I. – Après la section 1 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, est insérée une section 1 bis ainsi rédigée :

« Section 1 bis

« Lignes d'intérêt régional

« Art. L. 2112-1-1. – Sans préjudice des dispositions du chapitre I<sup>er</sup> du présent titre, les régions sont compétentes pour créer ou exploiter des infrastructures de transport ferré ou guidé d'intérêt régional.

« Pour l'application du présent article, l'intérêt régional se comprend étendu aux départements limitrophes, sous réserve de l'accord des conseils régionaux concernés.

« Le présent article n'est applicable ni à la région d'Île-de-France, ni à la collectivité territoriale de Corse. »

II. – Au premier alinéa de l'article L. 2121-10 du même code, après le mot : « département », sont insérés les mots : « ou la région ».

**Article 2 bis (nouveau)**

~~La seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 2121-12 du code des transports est ainsi rédigée :~~

**Texte adopté par le Sénat**

—

**Article 2 bis B**

**Conforme**

**Article 2 bis C (nouveau)**

Afin de promouvoir la desserte portuaire par voie ferrée, les ports peuvent devenir propriétaires des voies ferrées portuaires ainsi que de leurs équipements et accessoires, situés à l'intérieur de leur circonscription ou dans leurs limites administratives, et participant à la desserte de la zone portuaire, à l'exception des installations terminales embranchées.

Les autorités portuaires, SNCF Réseau et SNCF Mobilités disposent d'un délai de dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi pour conclure les conventions de répartition dans les conditions prévues aux articles 4 à 6 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes.

**Article 2 bis**

Le livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires vérifie l'objet principal du service. »

1° (nouveau) L'article L. 2121-12 est ainsi modifié :

a) La seconde phrase du premier alinéa est ainsi rédigée :

**Alinéa sans modification**

b) Au deuxième alinéa, le mot : « également » est supprimé ;

2° (nouveau) L'article L. 2133-1 est ainsi modifié :

a) À la première phrase, les mots : « s'assure » sont remplacés par le mot : « vérifie » et les mots : « afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures. » sont supprimés ;

b) À la seconde phrase, les mots : « au même article » sont remplacés par les mots : « à l'article » ;

c (nouveau)) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« La décision motivée de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires est prise dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction. Elle est susceptible de recours devant le Conseil d'État. »

**Article 2 ter (nouveau)**

Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire et financière un rapport relatif aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire.

**Article 2 ter**

Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire et financière un rapport relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau et aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire. Ce rapport examine les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'État ainsi que l'opportunité de créer une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire.

**Article 3**

Le titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des

**Article 3**

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

transports est ainsi modifié :

1° Le chapitre II est ainsi modifié :

a) Au début de l'article L. 2122-2, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;

b) À la fin de la première phrase et à la dernière phrase de l'article L. 2122-4, les mots : « des entreprises ferroviaires » sont remplacés par le mot : « ferroviaire » ;

c) Après l'article L. 2122-4, sont insérés des articles L. 2122-4-1 et L. 2122-4-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 2122-4-1. – L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services du gestionnaire d'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire. Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions aux services responsables de l'accès à l'infrastructure d'autres gestionnaires de l'infrastructure, sur le territoire national ou sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne. Il ne s'applique pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle du gestionnaire d'infrastructure.

« Art. L. 2122-4-2 (nouveau). – Tout gestionnaire d'infrastructure prend ~~les mesures nécessaires au~~ respect par son personnel de l'interdiction de divulgation des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1. Un décret en Conseil d'État définit ces mesures. » ;

d) (nouveau) L'article L. 2122-9 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les demandes d'accès aux infrastructures de services et aux prestations qui y sont offertes sont traitées dans un délai raisonnable, fixé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. » ;

e) (nouveau) L'article L. 2122-13 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2122-13. – Les redevances pour les

1° **Alinéa sans modification**

a) **Sans modification**

a bis (nouveau) Le même article L. 2122-2 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ce décret précise notamment les règles de priorité dont bénéficient les services de fret ferroviaire en provenance et à destination des ports. » ;

b) **Sans modification**

c) **Alinéa sans modification**

« Art. L. 2122-4-1. – L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services du gestionnaire d'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire. Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions aux services responsables de l'accès à l'infrastructure d'autres gestionnaires de l'infrastructure, sur le territoire national ou sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne. Il ne s'applique pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle du gestionnaire d'infrastructure.

« Art. L. 2122-4-2. – Tout gestionnaire d'infrastructure prend des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel de l'interdiction de divulgation des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1. Un décret en Conseil d'État définit ces mesures. » ;

d) **Alinéa sans modification**

« Les demandes d'accès aux infrastructures de service et aux prestations qui y sont offertes sont traitées dans un délai raisonnable, fixé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. » ;

e) **Alinéa sans modification**

« Art. L. 2122-13. – Les redevances pour les

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

prestations offertes sur les infrastructures de services ne peuvent être supérieures au coût de la prestation, majoré d'un bénéfice raisonnable. Ces redevances incitent les gestionnaires d'infrastructure à utiliser de manière optimale leurs ressources et les technologies disponibles. » ;

2° Le chapitre III est ainsi modifié :

a) L'intitulé est ainsi rédigé : « Gestion des gares de voyageurs et des autres infrastructures de services » ;

b) L'intitulé de la section 1 est supprimé et la section 2 est abrogée ;

c) La première phrase de l'article L. 2123-1 est ainsi rédigée :

« La gestion des gares de voyageurs et des autres infrastructures de services, lorsqu'elle est effectuée par SNCF Mobilités, fait l'objet d'une comptabilité séparée de la comptabilité de l'exploitation des services de transport. » ;

c bis) (nouveau) Après l'article L. 2123-2, il est inséré un article L. 2123-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2123-2-1. – L'autorité organisatrice régionale des transports ferroviaires est consultée sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités. » ;

c ter) (nouveau) L'article L. 2123-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ~~Le décret précise, en outre,~~ les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire sont consultées, pour les gares d'intérêt national, sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les gares de voyageurs desservies dans le cadre de services de transport organisés par ces autorités. Il ~~précise~~ également les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire peuvent décider, par convention avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau ~~pour les autres gares,~~ de réaliser des projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les gares de voyageurs relevant du ressort territorial de ces autorités organisatrices. » ;

d) Il est ajouté un article L. 2123-4 ainsi rétabli :

« Art. L. 2123-4. – I. – Pour les gares de voyageurs prioritaires qu'il définit, SNCF Mobilités établit un plan de stationnement sécurisé des vélos. Ce plan fixe le nombre et l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol, en tenant compte ~~notamment~~ de la fréquentation de la gare, de sa configuration et des possibilités d'y accéder selon les différents modes de déplacement. Il programme la réalisation des travaux correspondants et comporte, à ce titre, un plan de financement.

**Texte adopté par le Sénat**

prestations offertes sur les infrastructures de service ne peuvent être supérieures au coût de la prestation, majoré d'un bénéfice raisonnable. Ces redevances incitent les gestionnaires d'infrastructure à utiliser de manière optimale leurs ressources et les technologies disponibles. » ;

2° **Alinéa sans modification**

a) L'intitulé est ainsi rédigé : « Gestion des gares de voyageurs et des autres infrastructures de service » ;

b) **Sans modification**

c) **Alinéa sans modification**

« La gestion des gares de voyageurs et des autres infrastructures de service, lorsqu'elle est effectuée par SNCF Mobilités, fait l'objet d'une comptabilité séparée de la comptabilité de l'exploitation des services de transport. » ;

c bis) **Sans modification**

c ter) **Alinéa sans modification**

« Il détermine les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire sont consultées, pour les gares d'intérêt national, sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les gares de voyageurs desservies dans le cadre de services de transport organisés par ces autorités. Il définit également les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire peuvent décider, par convention avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau, de réaliser des projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les autres gares de voyageurs relevant du ressort territorial de ces autorités organisatrices. » ;

d) **Alinéa sans modification**

« Art. L. 2123-4. - I. - Pour les gares de voyageurs prioritaires qu'il définit, SNCF Mobilités établit un plan de stationnement sécurisé des vélos. Ce plan fixe le nombre et l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol, en tenant compte de la fréquentation de la gare, de sa configuration et des possibilités d'y accéder selon les différents modes de déplacement. Il prend en compte les possibilités d'embarquement des vélos non démontés à bord des trains. Il

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

Ce plan est élaboré par SNCF Mobilités, en concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements concernés.

« Il est compatible avec le schéma régional de l'intermodalité prévu à l'article L. 1213-3-1 et le plan de déplacements urbains prévu à l'article L. 1214-1, lorsqu'ils existent.

« II. – Le plan prévu au présent article est élaboré dans les trois ans suivant la ~~publication~~ de la loi n° du portant réforme ferroviaire. »

**Article 4**

I. – Le titre III du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2131-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2131-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale, ~~qui~~ concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. Elle exerce ses missions en veillant au respect de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, notamment des objectifs et dispositions visant à favoriser le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises. » ;

2° L'article L. 2131-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2131-2. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. ~~Il est rendu public.~~ » ;

3° L'article L. 2131-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2131-4. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que l'accès au réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure ~~notamment~~ que le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5 ne contient pas de dispositions discriminatoires et n'octroie pas aux gestionnaires d'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de

**Texte adopté par le Sénat**

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.

**Alinéa sans modification**

« II. – Le plan prévu au présent article est élaboré dans les trois ans suivant la promulgation de la loi n° du portant réforme ferroviaire. »

**Article 4**

I. – **Alinéa sans modification**

1° **Alinéa sans modification**

« Art. L. 2131-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale. Elle concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. Elle exerce ses missions en veillant au respect de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, notamment des objectifs et dispositions visant à favoriser le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises. » ;

2° **Alinéa sans modification**

« Art. L. 2131-2. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. » ;

3° **Alinéa sans modification**

« Art. L. 2131-4. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que l'accès au réseau, aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service, ainsi qu'aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure que le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5 ne contient pas de dispositions discriminatoires et n'octroie pas aux gestionnaires d'infrastructure des pouvoirs



**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

discrimination à l'égard des personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaires.

discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaires.

« Elle s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. À ce titre, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée au 3° de l'article L. 2111-10. » ;

**Alinéa sans modification**

4° L'article L. 2132-1 est ainsi modifié :

**4° Sans modification**

a) La première phrase est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires comprend un collège et une commission des sanctions chargée de prononcer les sanctions prévues aux articles L. 2135-7 et L. 2135-8. Le collège est composé de sept membres nommés par décret en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine ferroviaire, ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. » ;

b) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« À l'exception des décisions relatives aux sanctions, les attributions confiées à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sont exercées par le collège. » ;

4° bis (nouveau) L'article L. 2132-2 est ainsi modifié :

**4° bis Sans modification**

a) Au début, sont ajoutés les mots : « Le collège de » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« La commission des sanctions mentionnée à l'article L. 2132-1 adopte et publie un règlement intérieur précisant ses règles générales de fonctionnement et les règles de procédure applicables à la procédure de sanction prévue aux articles L. 2135-7 et L. 2135-8. » ;

4° ter (nouveau) L'article L. 2132-3 est complété par les mots : « et rendus publics, sous réserve des secrets protégés par la loi » ;

5° L'article L. 2132-4 est ainsi modifié :

**5° Alinéa sans modification**

a) Les premier et avant-dernier alinéas sont supprimés ;

**a) Sans modification**

b) Au dernier alinéa, le mot : « tiers » est remplacé par le mot : « moitié » et le mot : « deux » est remplacé par le

**b) Supprimé**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

mot : « trois » ;

6° L'article L. 2132-5 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2132-5. – Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et ses deux vice-présidents exercent leurs fonctions à plein temps. Leurs fonctions sont incompatibles avec toute activité professionnelle, avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et avec toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans le secteur ferroviaire. » ;

7° Les deux premiers alinéas de l'article L. 2132-7 sont ainsi rédigés :

« Les deux vice-présidents sont désignés, respectivement, par le Président de l'Assemblée nationale et le Président du Sénat.

« Le collège comprend au moins un membre nommé en raison de ses compétences économiques, un membre nommé en raison de ses compétences juridiques et un membre nommé en raison de ses compétences techniques dans le domaine ferroviaire ou pour son expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. La composition du collège assure une représentation équilibrée entre les femmes et les hommes. » ;

8° L'article L. 2132-8 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Les fonctions des membres du collège autres que celles de président ou de vice-président sont incompatibles avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen, et avec toute détention, directe et indirecte, d'intérêts dans le secteur ferroviaire. » ;

b) Au troisième alinéa, les mots : « a ou » sont supprimés ;

c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Au terme de leur mandat, les membres du collège n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans, sous peine des sanctions prévues à l'article 432-13 du code pénal. » ;

9° La section 2 du chapitre II est complétée par un article L. 2132-8-1 ainsi rédigé :

~~« Art. L. 2132-8-1. – Un commissaire du Gouvernement auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires fait connaître les analyses du Gouvernement, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, avant chaque~~

6° Sans modification

7° Sans modification

8° Sans modification

9° Alinéa sans modification

« Art. L. 2132-8-1. – Dans le cadre des missions fixées à l'article L. 2131-1 et aux articles L. 2131-3 à L. 2131-6, et avant de rendre ses décisions, avis ou recommandations, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires consulte le Gouvernement, afin d'en connaître les analyses, en particulier

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

~~décision, avis ou recommandation de l'autorité, à l'exclusion des décisions adoptées dans le cadre des procédures prévues aux articles L. 2134-2, L. 2135-7 et L. 2135-8. Il ne peut être simultanément commissaire du Gouvernement auprès d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ou d'une entreprise ferroviaire. Il se retire lors des délibérations du collège. Les conditions de sa désignation sont fixées par voie réglementaire.» ;~~

en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national.» ;

9° bis (nouveau) Après la même section 2, est insérée une section 2 bis ainsi rédigée :

9° bis **Sans modification**

« Section 2 bis

« Commission des sanctions

« Art. L. 2132-8-2. – La commission des sanctions mentionnée à l'article L. 2132-1 comprend trois membres :

« 1° Un membre du Conseil d'État, désigné par le vice-président du Conseil d'État ;

« 2° Un conseiller à la Cour de cassation, désigné par le premier président de la Cour de cassation ;

« 3° Un magistrat de la Cour des comptes, désigné par le premier président de la Cour des comptes.

« Le président de la commission des sanctions est nommé par décret parmi les membres de la commission.

« Les fonctions de membre de la commission des sanctions ne sont pas rémunérées. Elles sont incompatibles avec celles de membre du collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

« La durée du mandat des membres de la commission des sanctions est de six ans non renouvelable. Elle est décomptée à partir de la date de la première réunion de la commission. À l'expiration de la durée de six ans, les membres restent en fonction jusqu'à la première réunion de la commission des sanctions dans sa nouvelle composition.

« En cas de vacance d'un siège d'un membre de la commission des sanctions, il est procédé à son remplacement pour la durée du mandat restant à courir. Un mandat exercé pendant moins de deux ans n'est pas pris en compte pour l'application de la règle de non-renouvellement mentionnée à la première phrase de l'avant-dernier alinéa. » ;

10° ~~À la première phrase de l'article L. 2132-9, le mot : « quatre » est remplacé par le mot : « trois » ;~~

10° **Supprimé**

11° L'article L. 2132-10 est ainsi modifié :

11° **Alinéa sans modification**

a) Au premier alinéa, les mots : « sous l'Autorité » sont remplacés par les mots : « sous l'autorité » ;

a) **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

b) Au troisième alinéa, ~~les mots : « le montant des vacations versées aux »~~ sont remplacés par le mot : « des » ;

12° Au 1° de l'article L. 2132-13, les mots : « à Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « au gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9, » ;

13° L'article L. 2133-4 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Aux fins de vérification et de contrôle de l'effectivité de la séparation comptable prévue aux mêmes articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut recueillir, auprès des entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, de gestion d'infrastructures de services ou d'entreprise ferroviaire, toutes les informations comptables qu'elle estime nécessaires.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires informe les services de l'État compétents des irrégularités potentielles en matière d'aides d'État constatées dans l'exercice de ses attributions. » ;

14° L'article L. 2133-5 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, ~~y compris sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux infrastructures de services mentionnées à l'article L. 2122-9,~~ au regard :

« 1° (nouveau) Des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, prévus à l'article L. 2111-25 ;

« 2° (nouveau) De la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, et en considération de la position concurrentielle du transport ferroviaire sur le marché des transports ;

« 3° (nouveau) Des dispositions du contrat, mentionné à l'article L. 2111-10, conclu entre l'État et SNCF Réseau. » ;

b) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées ~~offertes dans les~~ gares de voyageurs et les autres infrastructures de services au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces infrastructures. » ;

**Texte adopté par le Sénat**

b) Au troisième alinéa, après le mot : « président », sont insérés les mots : « et des vice-présidents » ;

12° **Sans modification**

13° **Alinéa sans modification**

« Aux fins de vérification et de contrôle de l'effectivité de la séparation comptable prévue aux mêmes articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut recueillir, auprès des entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, de gestion d'infrastructures de service ou d'entreprise ferroviaire, toutes les informations comptables qu'elle estime nécessaires.

**Alinéa sans modification**

14° **Alinéa sans modification**

a) **Alinéa sans modification**

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard :

« 1° **Sans modification**

« 2° **Sans modification**

« 3° **Sans modification**

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces infrastructures. » ;

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

15° Après l'article L. 2133-5, il est inséré un article L. 2133-5-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2133-5-1. – Préalablement à l'examen du budget de SNCF Réseau par le conseil d'administration de celui-ci, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur ce projet. Cet avis porte notamment sur le respect de la trajectoire financière définie par le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10.

« Si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires constate que SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles ou que la trajectoire financière s'est écartée de celle prévue au contrat, elle en analyse les causes et peut recommander au conseil d'administration de SNCF Réseau de mettre en œuvre des mesures correctives appropriées. » ;

**16° Supprimé**

17° L'article L. 2133-9 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2133-9. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut s'opposer à la nomination, au renouvellement ou à la révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, dans les conditions fixées à l'article L. 2111-16. » ;

17° bis (nouveau) Le chapitre III est complété par des articles L. 2133-10 et L. 2133-11 ainsi rédigés :

« Art. L. 2133-10. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que les décisions de la SNCF respectent l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice des fonctions définies au 1° de l'article L. 2111-9.

« Art. L. 2133-11 (nouveau). – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités informent l'Autorité de régulation des activités ferroviaires de tout projet de déclassement de biens situés à proximité de voies ferrées exploitées. » ;

17° ter (nouveau) L'article L. 2134-2 est ainsi modifié :

a) À la fin du 3°, les mots : « ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire » sont supprimés ;

b) Le 4° est complété par les mots : « et aux redevances à acquitter pour l'utilisation du réseau en application du système de tarification ferroviaire » ;

c) Le 6° est ainsi rédigé :

« 6° À l'exercice du droit d'accès aux infrastructures de services, ainsi qu'à la fourniture et à la tarification des prestations minimales, complémentaires ou connexes offertes sur ces infrastructures de services ; »

15° **Sans modification**

16° **Supprimé**

17° **Sans modification**

17° bis **Sans modification**

17° ter **Alinéa sans modification**

a) **Sans modification**

b) **Sans modification**

c) **Alinéa sans modification**

« 6° À l'exercice du droit d'accès aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service, ainsi qu'à la fourniture et à la tarification des prestations minimales, complémentaires ou connexes offertes sur ces gares de

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

d) La deuxième phrase de l'avant-dernier alinéa est complétée par les mots : « et prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence eu égard notamment aux 1° à 8° du présent article » ;

18° L'article L. 2134-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires examine toutes les demandes formulées au titre de l'article L. 2134-2. Elle engage l'instruction de chaque demande dans un délai d'un mois à compter de sa réception. Elle sollicite toutes informations utiles à l'instruction et procède aux consultations des parties concernées. Elle se prononce dans un délai maximal de six semaines à compter de la réception de l'ensemble des informations utiles à l'instruction de la demande. » ;

b) À la seconde phrase du troisième alinéa, après le mot : « conséquences », sont insérés les mots : « irréparables ou » ;

18° bis (nouveau) À la première phrase du second alinéa de l'article L. 2135-1, les mots : « un rapport d'expertise ou des experts extérieurs » sont remplacés par les mots : « un audit ou un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour réaliser des audits ou » ;

18° ter A (nouveau) À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2135-2, les mots : « et des entreprises ferroviaires » sont remplacés par les mots : « , des entreprises ferroviaires et de la SNCF » ;

18° ter (nouveau) L'article L. 2135-7 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« La commission des sanctions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut sanctionner les manquements qu'elle constate de la part d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou de la SNCF, dans les conditions suivantes : » ;

b) Le premier alinéa du 1° est ainsi rédigé :

« 1° En cas de manquement d'un gestionnaire

voyageurs et ces autres infrastructures de service ; »

d) **Sans modification**

18° **Sans modification**

18° bis À la première phrase du second alinéa de l'article L. 2135-1, les mots : « un rapport d'expertise ou des experts extérieurs » sont remplacés par les mots : « un audit comptable ou un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour réaliser des audits comptables ou » ;

18° ter A L'article L. 2135-2 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « et des entreprises ferroviaires » sont remplacés par les mots : « , des entreprises ferroviaires et de la SNCF » ;

b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « et des entreprises ferroviaires » sont remplacés par les mots : « , des entreprises ferroviaires et de la SNCF » ;

18° ter **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou de la SNCF aux obligations lui incombant au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, notamment en cas de méconnaissance d'une règle formulée par l'autorité en application de l'article L. 2131-7 ou d'une décision prise par elle en application des articles L. 2133-3 et L. 2133-4, le collège de l'autorité met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai que le collège détermine. Il peut rendre publique cette mise en demeure. » ;

c) Après le mot : « imparti, », la fin du deuxième alinéa du même 1° est ainsi rédigée : « le collège de l'autorité peut décider l'ouverture d'une procédure de sanction. Il notifie alors les griefs à l'intéressé et en saisit la commission des sanctions ; »

d) Après le même alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 1° bis La commission des sanctions de l'autorité peut, en fonction de la gravité du manquement, prononcer à l'encontre de l'intéressé : » ;

e) À la dernière phrase du b du 1°, les mots : « l'autorité » sont remplacés par les mots : « la commission des sanctions » ;

f) Au 2°, les mots : « ou l'entreprise ferroviaire » sont remplacés par les mots : « , l'entreprise ferroviaire ou la SNCF » et, après le mot : « par », sont insérés les mots : « le collège de » ;

g) Le 3° est ainsi modifié :

– les mots : « soit d'un gestionnaire d'infrastructure, soit d'une entreprise ferroviaire, soit » sont remplacés par les mots : « d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire, de la SNCF ou » ;

– après la seconde occurrence du mot : « article, », sont insérés les mots : « le collège de » ;

– les mots : « qu'elle » sont remplacés par les mots : « que le collège » ;

h) Après le mot : « erronés, », la fin du dernier alinéa est ainsi rédigée : « le collège de l'autorité peut saisir la commission des sanctions, qui se prononce dans les conditions prévues au 1° bis. » ;

18° quater (nouveau) L'article L. 2135-8 est ainsi modifié :

a) La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée :

« La procédure devant la commission des sanctions est contradictoire. » ;

18° quater **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « l'autorité » sont remplacés par les mots : « la commission des sanctions » ;

c) Au début de la première phrase du quatrième alinéa, les mots : « Le collège » sont remplacés par les mots : « La commission des sanctions » ;

c bis) Le début du cinquième alinéa est ainsi rédigé : « La commission des sanctions délibère sur les affaires dont elle est saisie hors... (le reste sans changement). » ;

d) La deuxième phrase de l'avant-dernier alinéa est complétée par les mots : « par les personnes sanctionnées, ou par le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires après accord du collège de l'autorité » ;

e) Au début du dernier alinéa, les mots : « L'autorité » sont remplacés par les mots : « La commission des sanctions » ;

**19° Supprimé**

II (nouveau). – Les procédures de sanction devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en cours à la date de la première réunion de la commission des sanctions mentionnée à l'article L. 2132-1 du code des transports sont poursuivies de plein droit par celle-ci.

**Article 5**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « SNCF Mobilités » ;

2° L'article L. 2141-1 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« L'établissement public national industriel et commercial dénommé "SNCF Mobilités" a pour objet : » ;

b) Le 4° est abrogé ;

3° L'article L. 2141-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2141-3. – SNCF Mobilités conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une ~~nouvelle~~ durée de dix ans. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire, d'aménagement du territoire et

**Texte adopté par le Sénat**

**19° Supprimé**

**II. – Sans modification**

**Article 5**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° **Sans modification**

2° **Sans modification**

3° **Alinéa sans modification**

« Art. L. 2141-3. – SNCF Mobilités conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire et du fret ferroviaire, d'aménagement du



**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

de réponse aux besoins de transports de la population, ~~en~~  
~~cohérence avec le contrat mentionné à l'article L. 2102-3.~~

territoire et de réponse aux besoins de transports de la  
population et des acteurs économiques.

« SNCF Mobilités rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa du présent article. Ce rapport est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et au Haut Comité du système de transport ferroviaire. » ;

**Alinéa sans modification**

4° Les articles L. 2141-6 à L. 2141-8 sont ainsi rédigés :

**4° Alinéa sans modification**

« Art. L. 2141-6. – SNCF Mobilités est doté d'un conseil d'administration qui, par dérogation à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, comprend :

« Art. L. 2141-6. – **Alinéa sans modification**

« 1° Des représentants de l'État, ainsi que des personnalités choisies par lui soit en raison de leurs compétences juridiques, techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;

« 1° **Sans modification**

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

« 2° **Sans modification**

« 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée.

« 3° **Sans modification**

« Au moins un des membres désignés en application du 1° du présent article est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.

**Alinéa sans modification**

« Au moins un des membres désignés en application du 1° est nommé en raison de ses compétences en matière de protection de l'environnement et de mobilité.

**Alinéa sans modification**

« Le nombre de représentants de chacune des catégories est égal au tiers du nombre de membres du conseil d'administration.

**Alinéa sans modification**

« Pour l'application de l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, la référence aux 1° et 2° de l'article 5 de la même loi doit être lue comme une référence aux 1° et 2° du présent article.

« Art. L. 2141-7. – Les statuts de SNCF Mobilités sont fixés par un décret en Conseil d'État, qui détermine notamment les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration.

« Art. L. 2141-7. – **Sans modification**

« Art. L. 2141-8. – Le président du conseil d'administration de SNCF Mobilités dirige l'établissement. » ;

« Art. L. 2141-8. – **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

5° L'article L. 2141-9 est abrogé ;

5° **Sans modification**

5° bis (nouveau) L'article L. 2141-11 est ainsi modifié :

5° bis **Alinéa sans modification**

a) Le dernier alinéa est ainsi modifié :

a) **Alinéa sans modification**

– après les mots : « de transport », sont insérés les mots : « un rapport indiquant notamment » ;

**Alinéa sans modification**

– après les mots : « par ligne », sont insérés les mots : « selon une décomposition par ligne définie ~~en accord avec l'ensemble des~~ autorités organisatrices de transports » ;

– après les mots : « par ligne », sont insérés les mots : « selon une décomposition par ligne définie par chaque autorité organisatrice de transports » ;

– est ajoutée une phrase ainsi rédigée :

« Toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport sont tenues à la disposition de l'autorité organisatrice des transports intéressée dans le cadre de son droit de contrôle. » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

b) **Alinéa sans modification**

« Un décret ~~en Conseil d'État~~ fixe le contenu du rapport annuel. » ;

« Un décret fixe le contenu du rapport annuel. » ;

6° Le premier alinéa de l'article L. 2141-12 est ainsi modifié :

6° **Sans modification**

a) Après le mot : « créées », sont insérés les mots : « ou acquises » ;

b) Sont ajoutés les mots : « qu'il constitue avec elles » ;

7° L'intitulé de la section 6 est ainsi rédigé : « Ressources » ;

7° **Sans modification**

8° Aux articles L. 2141-2, L. 2141-4, L. 2141-5, L. 2141-10, L. 2141-11, ~~trois fois~~, L. 2141-12, L. 2141-13 à ~~L. 2141-16~~, L. 2141-18 et L. 2141-19, ~~deux fois~~, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;

8° À la première phrase de l'article L. 2141-2, aux articles L. 2141-4, L. 2141-5, au premier alinéa de l'article L. 2141-10, aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2141-11, au premier alinéa des articles L. 2141-12 et L. 2141-13, aux articles L. 2141-14, L. 2141-15, et L. 2141-18, à la première phrase du premier alinéa et au second alinéa de l'article L. 2141-19, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;

8° bis (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 2141-10 et à l'article L. 2141-18, le mot : « soumise » est remplacé par le mot : « soumis » ;

8° bis **Sans modification**

9° Au début des deux derniers alinéas de l'article L. 2141-10, à la première phrase et au début de la seconde phrase du premier alinéa et au début des trois derniers alinéas de l'article L. 2141-13, à la seconde phrase de l'article L. 2141-14, deux fois, et au début de la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 2141-19, le mot : « elle » est

9° **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

remplacé par le mot : « il » ;

9° bis (nouveau) À l'article L. 2141-15, après le mot : « territoriales », sont insérés les mots : « ou à des groupements de collectivités territoriales » ;

9° ter (nouveau) Après le même article L. 2141-15, il est inséré un article L. 2141-15-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2141-15-1. – Les biens immobiliers utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être cédés à l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l'objet de ce contrat de service public. Cette cession se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette des subventions versées par ladite autorité organisatrice. » ;

10° L'article L. 2141-16 est ainsi ~~modifié~~ :

a) Le mot : « elle » est remplacé par le mot : « lui » ;

b) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les déclassements sont prononcés par le conseil d'administration de SNCF Mobilités. Ils sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la ~~collectivité territoriale intéressée~~. »

**Article 5 bis (nouveau)**

I. – L'article L. 2144-2 du code des transports est ~~complété par une phrase~~ ainsi rédigée :

« Les comptes sont établis de manière séparée pour chaque ~~contrat~~ donnant lieu à des concours publics. »

9° bis **Sans modification**

9° ter **Sans modification**

10° L'article L. 2141-16 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2141-16. – Les biens immobiliers antérieurement utilisés par SNCF Mobilités qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions peuvent, après déclassement, être aliénés par l'établissement public et à son profit. Lorsque l'acquéreur est une collectivité publique, le prix de cession est égal à la valeur vénale du bien diminuée de la part non amortie des subventions versées par la ladite collectivité publique. Pour l'application de l'article L. 3211-7 du code général de la propriété des personnes publiques, la décote s'applique, le cas échéant, au prix de cession ainsi défini.

**Alinéa supprimé**

**Alinéa supprimé**

« Les déclassements sont prononcés par le conseil d'administration de SNCF Mobilités. Ils sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la région. »

**Article 5 bis**

I. – L'article L. 2144-2 du code des transports est ainsi modifié :

a) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée :

« Les comptes sont établis de manière séparée pour chaque convention donnant lieu à des concours publics pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. » ;

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

II (nouveau). – Le 7° du II de l'article L. 1111-9 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , notamment à l'aménagement des gares d'intérêt régional ».

III (nouveau). – La première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 2121-3 du code des transports est ainsi rédigée :

« 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. »

IV (nouveau). – Après l'article L. 2121-4 du même code, il est inséré un article L. 2121-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-4-1. – Les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être ~~éedés~~ à l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l'objet de ce contrat de service public. Cette ~~cession~~ se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette des subventions versées par ladite autorité organisatrice. »

b (nouveau) Est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les comptes sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des concours publics d'une activité à une autre. »

II. – Le 7° du II de l'article L. 1111-9 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , notamment à l'aménagement des gares ».

II bis (nouveau). – L'article L. 2121-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 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. »

III. – **Sans modification**

IV. – **Alinéa sans modification**

« Art. L. 2121-4-1. – 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. »

V (nouveau). – La sous-section 2 de la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du même code est complétée par un article L. 2121-8-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-8-1 – Lorsqu'un service d'intérêt régional fait l'objet d'une convention entre la région et SNCF Mobilités, SNCF Mobilités ouvre à la région l'ensemble des données qui décrivent ledit service, notamment les arrêts et les horaires planifiés et temps 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 du même code. »

VI (nouveau). – Au premier alinéa de l'article L. 2121-9 du même code, après les mots : « sous-section 2 », sont insérés les mots : « , à l'exception de l'article

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

L. 2121-4-1. ».

**Article 5 ter (nouveau)**

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° À la fin de l'article L. 2333-66, les mots : « ou de l'organe compétent de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « , de l'organe compétent de l'établissement public de coopération intercommunale, ou du conseil régional » ;

2° L'article L. 2333-67 est ainsi modifié :

a) Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;

b) Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II. – Hors Île-de-France et régions d'outre-mer, le taux du versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional, dans la limite de 0,55 %, dans les territoires situés hors périmètre de transport urbain. » ;

3° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié :

a) À la première phrase, après le mot : « versement », sont insérés les mots : « mentionné au I de l'article L. 2333-67 » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée :

« Le versement mentionné au II du même article L. 2333-67 est affecté au financement des dépenses liées à l'organisation des transports régionaux. » ;

4° L'article L. 2333-70 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa du I, les mots : « ou de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « , de l'établissement public ou de la région » ;

b) Au premier alinéa du II, les mots : « ou établissements publics territorialement compétents » sont remplacés par les mots : « , établissements publics territorialement compétents ou régions » ;

c) Au deuxième alinéa du II, les mots : « aux communes ou aux établissements publics » sont supprimés ;

5° À l'article L. 2333-71, les mots : « ou l'établissement public réparti » sont remplacés par les mots : « , l'établissement public et la région répartissent » ;

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

—

**Article 6**

I. – L'article L. 1321-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « des entreprises de transport ferroviaire » sont remplacés par les mots : « relevant de la convention collective ferroviaire prévue à l'article L. 2162-1, aux salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, aux salariés des entreprises de transport » ;

2° Au second alinéa, les mots : « de la Société nationale des chemins de fer français, » sont supprimés.

II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du même code, après la référence : « L. 1321-1, », sont insérés les mots : « à l'exception des entreprises de la branche ferroviaire et des salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, ».

III. – La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre III de la première partie du même code est complétée par un article L. 1321-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1321-3-1. – Pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire et les salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail ne peuvent comporter des stipulations moins favorables que celles d'une convention ou d'un accord de branche. »

III bis (nouveau). – L'intitulé de la section 6 du même chapitre I<sup>er</sup> est ainsi rédigé : « Pauses ».

III ter (nouveau). – L'article L. 1321-9 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Elles s'appliquent également aux salariés des entreprises mentionnées aux articles L. 2161-1 et L. 2161-2 ~~travaillant en cycle continu et~~ dont les activités sont liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic ou dont les activités sont intermittentes. »

IV. – Le livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du même code est complété par un titre VI ainsi rédigé :

« Titre VI

« Relations du travail

**Texte adopté par le Sénat**

—

6° À l'article L. 2333-74, les mots : « est habilité » sont remplacés par les mots : « et la région sont habilités ».

**Article 6**

I. – **Sans modification**

II. – **Sans modification**

III. – **Sans modification**

III bis. – **Sans modification**

III ter. – **Alinéa sans modification**

« Elles s'appliquent également aux salariés des entreprises mentionnées aux articles L. 2161-1 et L. 2161-2 dont les activités sont intermittentes ou dont les activités sont liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic. »

IV. – **Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Chapitre I<sup>er</sup>

« Durée du travail

« Art. L. 2161-1. – Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail communes aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ainsi qu'aux entreprises titulaires d'un certificat de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application de l'article L. 2221-1 dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, et aux entreprises titulaires d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application du même article L. 2221-1 dont l'activité principale est la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires.

« Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, en tenant compte des spécificités des métiers, notamment en matière de durée du travail et de repos.

« Art. L. 2161-2. – Le décret prévu à l'article L. 2161-1 est également applicable aux salariés affectés aux activités ~~mentionnées à ce même article~~ dans les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises.

« Chapitre II

« Négociation collective

« Art. L. 2162-1. – Une convention collective de branche est applicable aux salariés des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ainsi qu'aux salariés des entreprises titulaires d'un certificat de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application de l'article L. 2221-1 dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, et aux salariés des entreprises titulaires d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application du même article L. 2221-1 dont l'activité principale est la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires.

« Art. L. 2162-2. – La convention prévue à l'article L. 2162-1 est également applicable aux salariés mentionnés à l'article L. 2161-2, pour les matières faisant l'objet des dispositions réglementaires prévues à ce même article. »

**Texte adopté par le Sénat**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2161-1. – **Sans modification**

« Art. L. 2161-2. – Le décret prévu à l'article L. 2161-1 est également applicable aux salariés affectés aux activités de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs dans les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité ou d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises, ainsi qu'aux salariés affectés aux activités de gestion, d'exploitation ou de maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires dans les entreprises titulaires d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises.

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2162-1. – **Sans modification**

« Art. L. 2162-2. – **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

—

**Article 6 bis (nouveau)**

L'article L. 2221-1 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Dans un objectif d'efficacité sociale et économique au bénéfice de l'ensemble des acteurs du système de transport ferroviaire, il promeut et diffuse les bonnes pratiques en matière d'application de la réglementation de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire. »

**Article 6 ter A (nouveau)**

I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Compte rendu d'événements mettant en cause la sécurité ferroviaire

« Art. L. 2221-11. – Sans préjudice de la suspension ou du retrait de l'autorisation, aux fins de préservation de la sécurité ferroviaire, l'Établissement public de sécurité ferroviaire peut sanctionner les manquements d'une personne titulaire ~~d'une~~ autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1 aux obligations prévues par la réglementation de sécurité en matière de déclaration d'accident et d'incident ferroviaires, ou au respect des conditions auxquelles lui a été délivrée l'autorisation nécessaire à l'exercice de son activité ou l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un

**Texte adopté par le Sénat**

—

**Article 6 bis A (nouveau)**

Après l'article L. 2231-8 du code des transports, il est inséré un article L. 2231-8-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2231-8-1. – Tout propriétaire ou exploitant d'une installation radioélectrique s'assure que celle-ci ne porte pas atteinte au bon fonctionnement des circulations ferroviaires, et que les prescriptions ferroviaires établies par arrêté des ministres chargés des transports et de l'industrie sont respectées. »

**Article 6 bis**

**Conforme**

**Article 6 ter A**

**I. – Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 2221-11. – Sans préjudice de la suspension ou du retrait, aux fins de préservation de la sécurité ferroviaire, de l'autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1, l'Établissement public de sécurité ferroviaire peut sanctionner les manquements d'une personne titulaire de ladite autorisation aux obligations prévues par la réglementation de sécurité en matière de déclaration d'accident et d'incident ferroviaires, ou au respect des conditions auxquelles lui a été délivrée l'autorisation nécessaire à l'exercice de son activité ou l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un



**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

—  
système ou d'un sous-système.

—  
système ou d'un sous-système.

« L'Établissement public de sécurité ferroviaire peut prononcer à l'encontre d'une personne mentionnée au premier alinéa du présent article, par une décision motivée, une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à sa réitération éventuelle, à la situation de l'intéressé et aux avantages qui en sont tirés par celui-ci, sans pouvoir excéder 20 000 € par manquement. L'Établissement public de sécurité ferroviaire peut rendre publique cette sanction.

**Alinéa sans modification**

« Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine. Les sommes correspondantes sont versées à l'Établissement public de sécurité ferroviaire.

« Art. L. 2221-12. – **Sans modification**

« Art. L. 2221-12. – Aucune sanction disciplinaire ne peut être infligée à l'individu qui a signalé un manquement à ses obligations par le détenteur d'une autorisation nécessaire à l'exercice d'une activité ferroviaire ou d'une autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1. »

**II. – Sans modification**

II. – Après le 4° de l'article L. 2221-6 du même code, il est inséré un 5° ainsi rédigé :

« 5° Les sanctions pécuniaires recouvrées en application de l'article L. 2221-11. »

**Article 6 ter (nouveau)**

**Article 6 ter**

I A (nouveau). – Le I de l'article L. 2241-1 du code des transports est complété par un 5° ainsi rédigé :

**I A. – Sans modification**

« 5° Les agents assermentés missionnés du service interne de sécurité de la SNCF mentionné à l'article L. 2251-1-1. »

I. – Après l'article L. 2241-1 du même code, il est inséré un article L. 2241-1-1 ainsi rédigé :

**I. – Sans modification**

« Art. L. 2241-1-1. – Dans l'exercice de leurs missions de sécurisation des personnes et des biens dans les transports en commun de voyageurs par voie ferrée ou guidée, les agents de la police nationale et les militaires de la gendarmerie nationale accèdent librement aux trains en circulation sur le territoire français.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret. »

I bis (nouveau). – Au premier alinéa de l'article L. 2241-2 du même code, la référence : « au 4° » est

**I bis. – Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

remplacée par les références : « aux 3° à 5° ».

II. – Le chapitre II du titre IV du livre II de la deuxième partie du ~~même~~ code est complété par un article L. 2242-9 ainsi rédigé :

« Art. L. 2242-9. – L'obstacle aux dispositions prévues à l'article L. 2241-1-1 du présent code est ~~constitutif du délit prévu à l'article 433-6 du code pénal.~~ »

II. – Le chapitre II du titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2242-9 ainsi rédigé :

« Art. L. 2242-9. – L'obstacle aux dispositions prévues à l'article L. 2241-1-1 du présent code est passible d'une amende administrative de 15 000 €. »

**Article 6 quater (nouveau)**

**Article 6 quater**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2241-9 ainsi rédigé :

**Conforme**

« Art. L. 2241-9. – Les événements graves, relatifs à des faits de délinquance ou à des troubles graves à l'ordre public survenus à bord de leurs trains, sont portés par les entreprises ferroviaires à la connaissance des services du ministre de l'intérieur chargés de la sécurisation des réseaux de transport ferroviaire, dans les meilleurs délais. »

**Article 7**

**Article 7**

Le titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

**Alinéa sans modification**

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens » ;

**1° Sans modification**

2° ~~Aux articles L. 2251-1 à L. 2251-5~~, les mots : « Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par le sigle : « SNCF » ;

2° Au premier alinéa, à la première phrase du deuxième alinéa et aux troisième et dernier alinéas de l'article L. 2251-1, au premier alinéa des articles L. 2251-2, L. 2251-3 et L. 2251-4, et à l'article L. 2251-5, les mots : « Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par le sigle : « SNCF » ;

3° L'article L. 2251-1 est ainsi modifié ;

**3° Alinéa sans modification**

a) La seconde phrase du deuxième alinéa est supprimée ;

**a) Sans modification**

b) Au troisième alinéa, les références : « du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance » sont remplacées par les références : « des articles L. 612-2 à L. 612-4 du code de la sécurité intérieure » ;

b) Au troisième alinéa, les références : « du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance » sont remplacées par les références : « des articles L. 612-2 et L. 612-4 du code de la sécurité intérieure » ;

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

4° À l'article L. 2251-5, les références : « 15 et 16 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité » sont remplacées par les références : « L. 617-15 et L. 617-16 du code de la sécurité intérieure » ;

4° **Sans modification**

5° Après l'article L. 2251-1, sont insérés des articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 ainsi rédigés :

5° **Sans modification**

« Art. L. 2251-1-1. – Le service interne de sécurité de la SNCF réalise cette mission au profit de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités et de l'ensemble des autres entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé.

« Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes et de marchandises et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

« La SNCF publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations. L'exécution de ces prestations s'effectue dans des conditions transparentes, équitables et sans discrimination entre les entreprises ferroviaires.

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

« Art. L. 2251-1-2. – Pour la Régie autonome des transports parisiens, cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par cet établissement public et dans ses véhicules de transport public de personnes. »

**Article 8**

**Article 8**

Le code des transports est ainsi modifié :

**Alinéa sans modification**

1° ~~Aux articles~~ L. 1241-2, L. 1241-18, L. 2142-3, L. 2231-6, L. 2232-1, ~~trois fois~~, et L. 5351-4, ~~deux fois~~, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;

1° Au 4° de l'article L. 1241-2, à l'article L. 1241-18, à la première phrase de l'article L. 2142-3, au second alinéa de l'article L. 2231-6, au deuxième alinéa et au troisième alinéa, deux fois, de l'article L. 2232-1 et aux premier et second alinéas de l'article L. 5351-4, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;

2° Au premier alinéa et à la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 1241-4, les mots : « l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;

2° **Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

3° ~~Aux articles~~ L. 1241-18, L. 2121-2, ~~deux fois~~, L. 2121-4, ~~deux fois~~, L. 2121-6 et L. 2121-7, ~~deux fois~~, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;

4° Au second alinéa de l'article L. 2121-6, les mots : « cette dernière » sont remplacés par les mots : « ce dernier » ;

5° Au a et à la première phrase de l'avant-dernier alinéa du 1° de l'article L. 2221-6, les mots : « à Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « au gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 » ;

6° À la première phrase de l'article L. 2221-7, les mots : « et de la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « ou d'agents du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ».

**TITRE II**

**DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES  
OU À CARACTÈRE TRANSITOIRE**

**Article 9**

I. – L'établissement public dénommé : « SNCF » mentionné à l'article L. 2102-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, est créé au 1<sup>er</sup> décembre 2014.

II. – L'établissement public dénommé : « Réseau ferré de France » prend la dénomination : « SNCF Réseau » et l'établissement public dénommé : « Société nationale des chemins de fer français » prend la dénomination : « SNCF Mobilités ».

III. – Les changements de dénomination mentionnés au II sont réalisés du seul fait de la loi.

**Texte adopté par le Sénat**

3° À l'article L. 1241-18, aux premier et second alinéas des articles L. 2121-2 et L. 2121-4, au second alinéa de l'article L. 2121-6, à la seconde phrase du premier alinéa et au dernier alinéa de l'article L. 2121-7, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;

4° **Sans modification**

5° **Sans modification**

6° **Sans modification**

**TITRE II**

**DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES  
OU À CARACTÈRE TRANSITOIRE**

**Article 9**

**Conforme**

**Article 9 bis A (nouveau)**

Par dérogation au II de l'article 6 de la loi n° 2011-103 du 27 janvier 2011 relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des conseils d'administration et de surveillance et à l'égalité professionnelle, l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est applicable au conseil de surveillance de la SNCF ainsi qu'aux conseils d'administration de SNCF Mobilités et SNCF Réseau dès l'entrée en vigueur de la

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

—

**Article 9 bis (nouveau)**

Le tableau annexé à la loi n° 2010-838 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution est ainsi modifié :

1° Après la quarante-quatrième ligne, est insérée une ligne ainsi rédigée :

Président du conseil de surveillance de la SNCF	Commission compétente en matière de transports
---	--

2° À la première colonne de la quarante-cinquième ligne, les mots : « conseil d'administration de Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « directoire de la SNCF » ;

3° L'avant-dernière ligne de la première colonne est ainsi rédigée : « ~~Vice-président~~ du directoire de la SNCF ».

**Texte adopté par le Sénat**

—

présente loi.

**Article 9 bis B (nouveau)**

Les élections des représentants des salariés au conseil de surveillance de la SNCF et aux conseils d'administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sont organisées simultanément dans l'ensemble des établissements publics du groupe public ferroviaire, dans les six mois suivant sa constitution.

**Article 9 bis**

**Alinéa sans modification**

**1° Sans modification**

**2° Sans modification**

3° L'avant-dernière ligne de la première colonne est ainsi rédigée : « Président délégué du directoire de la SNCF ».

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Article 10

I. – Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2111-9 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, notamment ceux figurant dans les comptes dissociés établis en application de l'article L. 2122-4 du même code, sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. À cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions, ~~à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.~~ Ces opérations sont réalisées de plein droit, nonobstant toute disposition ou stipulation contraire. Elles n'ont aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraînent, en particulier, ni la modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de gestion de l'infrastructure susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.

II. – Le transfert de l'activité SNCF infrastructure est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes dissociés de l'activité SNCF infrastructure présentés par SNCF Mobilités. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de SNCF Mobilités de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des comptes consolidés de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

Le transfert des engagements sociaux et éventuellement des actifs associés est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes consolidés de SNCF Mobilités. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes consolidés de SNCF Mobilités de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des comptes consolidés de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

Le transfert des autres biens, droits et obligations est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans

Texte adopté par le Sénat

Article 10

I. – Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2111-9 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, notamment ceux figurant dans les comptes dissociés établis en application de l'article L. 2122-4 du même code, sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. À cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions. Ces opérations sont réalisées de plein droit, nonobstant toute disposition ou stipulation contraire, et entraînent les effets d'une transmission universelle de patrimoine. Elles n'ont aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraînent, en particulier, ni la modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de gestion de l'infrastructure susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.

II. – Sans modification

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

les comptes individuels de SNCF Mobilités. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes individuels de SNCF Mobilités de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des comptes individuels de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

III. – Ces opérations ne donnent lieu à aucun versement de salaire ou honoraire au profit d'agents de l'État, ni au paiement d'aucune indemnité, d'aucune taxe, d'aucun droit, ni d'aucune contribution, notamment celle prévue à l'article 879 du code général des impôts.

IV. – Le périmètre des biens, droits et obligations transférés est approuvé par décision de l'autorité compétente.

IV bis (nouveau). – Les protocoles en vigueur à la date du transfert prévu au présent article conclus entre SNCF Mobilités et la direction de l'infrastructure ou la direction de la circulation ferroviaire pour les besoins des missions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, acquièrent à la date de ce transfert valeur contractuelle entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau et poursuivent leurs effets pour la durée des opérations qu'ils régissent, dans la limite d'une durée de trois ans à compter de la date du transfert susmentionné.

~~IV ter (nouveau). – Pour le calcul de la valeur locative des immobilisations industrielles dont la propriété est transférée à SNCF Réseau, le prix de revient mentionné à l'article 1499 du code général des impôts s'entend de la valeur brute pour laquelle ces immobilisations sont inscrites, au 31 décembre 2014, dans le bilan de SNCF Mobilités.~~

V (nouveau). – Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire un rapport relatif à la gestion des gares de voyageurs ainsi qu'aux modalités et à l'impact d'un transfert de celle-ci à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transports.

**Texte adopté par le Sénat**

III. – **Sans modification**

IV. – **Sans modification**

IV bis. – **Sans modification**

IV ter. – **Supprimé**

V. – Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire un rapport relatif à la gestion des gares de voyageurs ainsi qu'aux modalités et à l'impact d'un transfert de celle-ci à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transports. Ce rapport étudie également la possibilité de créer un établissement public reprenant l'intégralité des missions de Gares Connexions et qui serait intégré au sein du groupe public ferroviaire.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Article 11**

I. – Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies à l'article L. 2102-1 du code des transports sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à la SNCF. Les biens appartenant à SNCF Réseau et attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies au même article L. 2102-1 sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à la SNCF. À cette même date, la SNCF est substituée à SNCF Mobilités et à SNCF Réseau pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions, ~~à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.~~ Ces opérations sont réalisées de plein droit, nonobstant toute disposition ou stipulation contraire. Elles n'ont aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraînent, en particulier, ni la modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de la SNCF susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.

II. – Ces opérations sont réalisées sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes individuels de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes individuels de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres individuels de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau et de la SNCF.

III. – Ces opérations ne donnent lieu à aucun versement de salaire ou honoraire au profit d'agents de l'État, ni au paiement d'aucune indemnité, d'aucune taxe, d'aucun droit, ni d'aucune contribution, notamment celle prévue à l'article 879 du code général des impôts.

IV. – Le périmètre des biens, droits et obligations transférés est approuvé par décision de l'autorité compétente.

~~V (nouveau). – Pour le calcul de la valeur locative des immobilisations industrielles dont la propriété est transférée à la SNCF, le prix de revient mentionné à l'article 1499 du code général des impôts s'entend de la valeur brute pour laquelle ces immobilisations sont inscrites, au 31 décembre 2014, dans les bilans respectifs de SNCF Mobilités.~~

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 11**

I. – Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies à l'article L. 2102-1 du code des transports sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à la SNCF. Les biens appartenant à SNCF Réseau et attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies au même article L. 2102-1 sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à la SNCF. À cette même date, la SNCF est substituée à SNCF Mobilités et à SNCF Réseau pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions. Ces opérations sont réalisées de plein droit, nonobstant toute disposition ou stipulation contraire, et entraînent les effets d'une transmission universelle de patrimoine. Elles n'ont aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraînent, en particulier, ni la modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de la SNCF susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.

II. – **Sans modification**

III. – **Sans modification**

IV. – **Sans modification**

V. – **Supprimé**



**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

VI (nouveau). – L'ensemble du groupe public ferroviaire participe à la mobilisation du foncier public selon les modalités prévues par la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social.

**Article 11 bis (nouveau)**

I. – Les terminaux de marchandises inscrits à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015 et annexée au document de référence du réseau ferré national, appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités, sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. À cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces biens, ~~à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.~~

II. – Un accord entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités détermine le périmètre des ~~installations de service inscrites à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015~~, autres que les gares de voyageurs et les centres d'entretien, dont la propriété est transférée à SNCF Réseau. Cet accord est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

À défaut d'accord au 31 décembre 2015, un arrêté des ministres chargés des transports, des domaines et du budget, pris après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, constate le transfert à SNCF Réseau de l'ensemble des ~~installations~~ de service inscrites à l'offre de référence SNCF pour le service horaire ~~2015~~, autres que les gares de voyageurs.

III. – Les transferts prévus aux I et II du présent article sont réalisés dans les conditions prévues aux II et III de l'article 10 de la présente loi.

**Article 12**

I. – L'entrée en vigueur de la présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives et réglementaires régissant les situations des personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français ~~ou de ses filiales ou de~~ Réseau ferré de France et de ~~ses~~ filiales.

**Texte adopté par le Sénat**

VI. – **Sans modification**

**Article 11 bis**

I. – Les terminaux de marchandises inscrits à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015 et annexée au document de référence du réseau ferré national, appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités, sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. À cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces biens.

II. – Un accord entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités détermine le périmètre des terminaux de marchandises, autres que ceux mentionnés au I, et celui des infrastructures de service, autres que les gares de voyageurs et les centres d'entretien, dont la propriété est transférée à SNCF Réseau. Cet accord est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

À défaut d'accord au 31 décembre 2015, un arrêté des ministres chargés des transports, des domaines et du budget, pris après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, constate le transfert à SNCF Réseau de l'ensemble des infrastructures de service inscrites à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2013, autres que les gares de voyageurs et les centres d'entretien, appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités.

III. – **Sans modification**

**Article 12**

I. – L'entrée en vigueur de la présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives et réglementaires régissant les situations des personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français, de Réseau ferré de France et de leurs filiales.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

Sauf stipulation conventionnelle contraire, et pour une durée ne pouvant dépasser les dix-huit mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire :

1° Les personnels de la SNCF et de SNCF Réseau issus de Réseau ferré de France ou de la Société nationale des chemins de fer français continuent de relever, chacun pour leur part et à titre exclusif, des stipulations conventionnelles qui leur étaient respectivement applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire ;

2° Les personnels embauchés à la SNCF ou à SNCF Réseau postérieurement à la mise en place du groupe public ferroviaire relèvent des stipulations conventionnelles applicables aux personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français.

À l'issue de la période de dix-huit mois mentionnée au deuxième alinéa, et sauf stipulations contraires d'un accord du groupe public ferroviaire, les stipulations conventionnelles qui étaient applicables aux salariés de la Société nationale des chemins de fer français le sont à tous les salariés du groupe public ferroviaire. Les salariés issus de Réseau ferré de France conservent les ~~avantages~~ ~~qu'ils ont acquis en application~~ des conventions ou accords applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire.

II. – Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à SNCF Mobilités subsistent entre cet établissement public et ces salariés.

III. – Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à SNCF Réseau subsistent entre cet établissement public et ces salariés.

IV. – Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à la SNCF subsistent entre cet établissement public et ces salariés.

V (nouveau). – Dans les ~~six~~ mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, les salariés issus de Réseau ferré de France qui remplissaient les conditions d'embauche au statut lors de leur recrutement peuvent opter pour le statut, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

**Texte adopté par le Sénat**

**Alinéa sans modification**

1° Les personnels de la SNCF, ~~de SNCF Mobilités~~ et de SNCF Réseau issus de Réseau ferré de France ou de la Société nationale des chemins de fer français continuent de relever, chacun pour leur part et à titre exclusif, des stipulations conventionnelles qui leur étaient respectivement applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire ;

2° Les personnels embauchés à la SNCF, ~~à SNCF Mobilités~~ ou à SNCF Réseau postérieurement à la mise en place du groupe public ferroviaire relèvent des stipulations conventionnelles applicables aux personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français.

À l'issue de la période de dix-huit mois mentionnée au deuxième alinéa, et sauf stipulations contraires d'un accord du groupe public ferroviaire, les stipulations conventionnelles qui étaient applicables aux salariés de la Société nationale des chemins de fer français le sont à tous les salariés du groupe public ferroviaire. Les salariés issus de Réseau ferré de France conservent les droits individuels résultant des conventions ou accords qui leur étaient applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire.

**II. – Sans modification**

**III. – Sans modification**

**IV. – Sans modification**

V. – Dans les dix-huit mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, les salariés issus de Réseau ferré de France qui remplissaient les conditions d'embauche au statut lors de leur recrutement peuvent opter pour le statut, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Article 13**

L'article 1<sup>er</sup> de l'acte dit loi du 3 octobre 1940 relatif au régime de travail des agents des chemins de fer de la Société nationale des chemins de fer français est abrogé.

**Article 14**

À titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire ou de l'arrêté d'extension de l'accord relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire, et au plus tard jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2016. Pendant cette période, les organisations syndicales de salariés représentatives du groupe public ferroviaire peuvent négocier ~~avec leur employeur~~ un accord collectif relatif à la durée du travail applicable aux salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

**Article 15**

La convention prévue à l'article L. 2162-1 du code des transports est négociée et conclue dans le cadre d'une commission mixte paritaire composée de représentants des employeurs et de représentants des organisations syndicales représentatives des salariés de l'ensemble des entreprises entrant dans le champ d'application du même article. Pour l'application du présent article et de l'article L. 2232-6 du code du travail, la représentativité des organisations syndicales de salariés est appréciée selon les modalités prévues à l'article L. 2122-5 du même code, en retenant les résultats des dernières élections survenues dans ces entreprises.

**Article 16**

La propriété des biens du domaine public de l'État confié à la Société nationale des chemins de fer français et nécessaire aux transports ferroviaires effectués pour les besoins de défense est transférée à SNCF Réseau. À la date de ce transfert, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 13**

**Conforme**

**Article 14**

À titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire ou de l'arrêté d'extension de l'accord relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire, et au plus tard jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2016. Pendant cette période, les organisations syndicales de salariés représentatives du groupe public ferroviaire peuvent négocier un accord collectif relatif à la durée du travail applicable aux salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

**Article 15**

**Conforme**

**Article 16**

La propriété des biens du domaine public de l'État confié à la Société nationale des chemins de fer français et nécessaire aux transports ferroviaires effectués pour les besoins de défense est transférée à SNCF Réseau. À la date de ce transfert, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

immatériels, attachés à ces mêmes ~~missions~~, à l'~~exception de ceux afférents à des dommages constatés avant la date de ce transfert et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.~~

À défaut d'accord au 31 décembre 2014 entre la Société nationale des chemins de fer français et Réseau ferré de France, la liste des biens concernés est fixée par arrêté des ministres chargés des transports, de la défense, des domaines et du budget.

Ces transferts sont opérés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, dans les conditions prévues aux II à ~~IV~~ de l'article 10 de la présente loi.

**Article 17**

Les membres de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en fonction à la date de publication de la présente loi exercent leur mandat jusqu'à son terme.

~~Par dérogation aux articles L. 2132-1 et L. 2132-4 du code des transports, dans leur rédaction résultant de la présente loi, l'autorité est composée de sept membres jusqu'au renouvellement des membres nommés pour six ans à l'occasion de la constitution du collège en 2010.~~

~~Par dérogation à l'article L. 2132-1 du même code, dans sa rédaction résultant de la présente loi, pour son premier renouvellement après la promulgation de la présente loi, la durée du mandat du président de l'autorité est de sept ans.~~

~~Par dérogation au même article L. 2132-1, pour leur premier renouvellement après la promulgation de la présente loi, la durée du mandat des deux derniers membres à renouveler est de cinq ans.~~

**Texte adopté par le Sénat**

immatériels, attachés à ces mêmes biens.

**Alinéa sans modification**

Ces transferts sont opérés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, dans les conditions prévues aux II et III de l'article 10 de la présente loi.

**Article 17**

**Alinéa sans modification**

Les vice-présidents désignés par les présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat sont nommés à l'expiration du mandat en cours des membres du collège respectivement désignés par les présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Article 18**

Le Gouvernement est habilité, dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, à prendre par ordonnance toutes mesures de nature législative propres à mettre en cohérence les dispositions législatives existantes avec les modifications apportées par la présente loi, à abroger les dispositions devenues sans objet à la suite de l'entrée en vigueur de la présente loi et à achever la transposition, engagée par la présente loi, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de quatre mois à compter de la publication de l'ordonnance.

**Article 18 bis (nouveau)**

Par dérogation aux dispositions du code du travail relatives à la durée des mandats, des élections professionnelles anticipées sont organisées au sein de chaque établissement public composant le groupe public ferroviaire dans un délai d'un an à compter de la constitution du groupe public ferroviaire.

Les mandats des représentants du personnel en cours au moment de la constitution du groupe public ferroviaire subsistent à compter de la constitution du groupe public ferroviaire au sein de chaque établissement public industriel et commercial jusqu'à la proclamation des résultats des élections anticipées mentionnées au premier alinéa.

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 18**

**Conforme**

**Article 18 bis**

**Alinéa sans modification**

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015 et jusqu'à la proclamation des résultats des élections professionnelles, la représentativité des organisations syndicales au niveau du groupe public ferroviaire est mesurée conformément aux articles L. 2122-1 à L. 2122-3 du code du travail, en additionnant les suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des membres titulaires des comités d'entreprise et d'établissement de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, par dérogation aux deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5, les organisations syndicales représentatives au niveau du groupe public ferroviaire désignent des délégués syndicaux centraux. À cette même date, il est mis fin au mandat des délégués syndicaux centraux désignés auprès de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France.

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

—

**Article 19**

La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015, à l'exception des 4<sup>o</sup> à 8<sup>o</sup> de l'article 4, du I de l'article 9 et des articles 17 et 18.

**Texte adopté par le Sénat**

—

**Article 19**

La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015, à l'exception des 5<sup>o</sup> à 8<sup>o</sup> du I de l'article 4, du I de l'article 9 et des articles 17 et 18.

## TABLEAU COMPARATIF DE LA PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE RELATIVE À LA NOMINATION DES DIRIGEANTS DE LA SNCF

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

### Proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF

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

Les quarante-quatrième et avant-dernière lignes du tableau annexé à la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution sont remplacées par une ligne ainsi rédigée :

«

SNCF	Président du conseil de surveillance
	Président du directoire
	<del>Vice-président</del> du directoire

»

#### Article 2

La présente loi organique entre en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2014.

Texte adopté par le Sénat

—

### Proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF

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

Alinéa sans modification

«

SNCF	Président du conseil de surveillance
	Président du directoire
	<u>Président délégué</u> du directoire

»

#### Article 2

Conforme