



## PROJET DE LOI POUR UN NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE

### LES MESURES ADOPTÉES À L'ASSEMBLÉE NATIONALE

17 avril 2018

L'Assemblée nationale a examiné le projet de loi ferroviaire entre lundi 9 et jeudi 12 avril : **2 semaines de discussion** en commission et en séance, représentant **32 heures de débat**.

Conformément à la méthode annoncée par le Gouvernement, **le projet de loi a été enrichi par les apports d'un mois de concertation** (26 amendements déposés par le Gouvernement issus de la concertation) **et par le débat parlementaire** (82 amendements votés entre la commission et la séance).

**Les principales mesures à retenir :**

#### UNE OUVERTURE À LA CONCURRENCE PROGRESSIVE ET PROTECTRICE

Le projet de loi acte une ouverture à la concurrence progressive en terme de calendrier et protectrice pour les salariés.

##### *Un calendrier d'ouverture précisé*

Le projet de loi détaille le calendrier d'ouverture à la concurrence :

- **TGV** - A partir de décembre 2020.
- **Trains régionaux (TER)** – Au rythme souhaité par chaque région :
  - Dès décembre 2019 pour les Régions qui le souhaitent et après avoir organisé des appels d'offres ;
  - Avec la possibilité laissée aux Régions de continuer d'attribuer directement des contrats à la SNCF jusqu'en décembre 2023, pour une durée maximale de 10 ans ;
  - Tout contrat attribué ou renouvelé après décembre 2023 devra obligatoirement être mis en concurrence.
- **Ile-de-France** - Un calendrier spécifique tenant compte de la complexité et de la densité du réseau francilien : entre 2023 et 2033 pour les lignes Transilien existantes hors RER ; entre 2033 et 2039 pour les RER C, D et E ; en 2039 pour les RER A et B.

### *Des garanties de haut niveau pour les salariés*

En cas de changement d'opérateur d'un contrat de service public, le projet de loi prévoit **un niveau élevé de garanties sociales pour les salariés concernés par le transfert**. Les salariés concernés se voient ainsi garantis leur niveau de rémunération au moment de leur transfert, le maintien de leur régime spécial de retraite et de la garantie de l'emploi. Le maintien d'autres droits pourra être assuré dans des conditions définies par un accord de branche.

**Le débat parlementaire a élargi ce niveau de protection** : les salariés au statut continueront de bénéficier de la garantie de l'emploi et de leur régime spécial de retraite s'ils décident d'aller travailler dans une autre entreprise au sein de la branche ferroviaire.

La question des **conséquences pour un salarié qui refuserait d'être transféré** vers un nouvel opérateur ne sont pas arrêtées et continuent de faire l'objet de concertation.

Par ailleurs, le projet de loi précise que **pour opérer un service conventionné**, tout exploitant ferroviaire devra obligatoirement détenir un certificat de sécurité et **exercer à titre principal une activité de transport ferroviaire**. Ce qui aura pour conséquence concrète que **tous ces opérateurs relèveront de la convention collective de la branche ferroviaire**.

Enfin, **la loi contient une habilitation pour prévoir les modalités applicables si la négociation collective au sein de la branche tardait à produire la nouvelle convention collective du ferroviaire**. En effet, cette convention collective sera le cadre social pour tous les cheminots embauchés une fois le recrutement au statut arrêté, et le Gouvernement souhaite que soit connu le plus rapidement possible ce cadre social de branche.

### *La continuité des dessertes assurée*

L'ouverture à la concurrence doit permettre de **répondre aux enjeux d'aménagement du territoire et de maintien des dessertes TGV**. Le projet de loi dote l'Etat et les régions de **2 outils** pour assurer que l'ouverture à la concurrence en libre accès (marché TGV) se fasse dans un cadre qui permet de maintenir et renforcer les dessertes grandes lignes d'aménagement du territoire :

- la modulation des péages (qui permet d'ajuster le niveau des péages à la rentabilité des dessertes) ;
- et le conventionnement (entre une autorité organisatrice, Etat ou région, qui définit des obligations de service public, et un opérateur TGV).

De même, **les entreprises ferroviaires devront informer les collectivités concernées** (régions, départements, communes) **de tout projet de modification de l'offre de transports** s'il s'agit d'un service librement organisé. S'il s'agit d'un service d'intérêt national (TET), les collectivités sont préalablement consultées par l'État.

**Des comités de suivi des dessertes sont institués** auprès des autorités organisatrices (permettant l'association des représentants des usagers). Ils seront consultés sur de nombreux sujets, tels les projets d'appels d'offres, les dessertes, les tarifs, le choix du matériel...

### *La sûreté ferroviaire*

**Le rôle essentiel de la SUGE est reconnu** et le projet de loi prévoit que ce service exerce ses compétences dans des conditions équitables et non-discriminatoires à l'égard de l'ensemble des entreprises ferroviaires, comme c'est déjà le cas actuellement. Concrètement, cela signifie que **la SUGE pourra assurer ses missions auprès de tous les opérateurs** qui exerceront sur le réseau français.

## *Les tarifs sociaux*

**Le principe des tarifs sociaux nationaux (familles nombreuses, handicapés, etc.) est étendu à l'ensemble des opérateurs**, qui bénéficieront d'une compensation financière en contrepartie. Les régions seront consultées lors de la fixation de ces tarifs.

## **UNE NOUVELLE ORGANISATION POUR LA SNCF**

### *Un groupe public unifié*

Le projet de loi prévoit la **transformation de la SNCF. Actuellement constitué de trois EPIC, elle sera demain un seul groupe unifié**, composé d'une société nationale à capitaux publics (SNCF), dont le capital restera intégralement détenu par l'Etat. Les filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau seront intégralement détenues par la SNCF. Ce statut était déjà celui de la SNCF pendant 45 ans, de 1937 à 1983.

**La SNCF reste donc une société à 100% publique.** La loi empêche de fait toute possibilité de cession de titres puisque c'est **l'intégralité des capitaux qui devra être détenue par l'Etat** (même en cas d'augmentation du capital). Inscrire dans la loi le terme de « capitaux inaccessibles », comme proposé par certains parlementaires, n'aurait rien apporté de plus : dès lors qu'ils sont intégralement détenus par l'Etat, les capitaux sont forcément inaccessibles.

*« La société nationale à capitaux publics SNCF et ses filiales constituent un groupe public unifié qui remplit des missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité, dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire ainsi que d'efficacité économique et sociale. »*

### *Une gestion plus efficace des gares*

Le projet de loi prévoit la **réunification de l'ensemble des gares au sein de SNCF Réseau**, alors qu'elles sont aujourd'hui éclatées entre différentes entités de la SNCF (Gares & Connexions, filiale de SNCF Mobilités, est par exemple propriétaire des bâtiments et des commerces, quand SNCF Réseau détient les quais, les souterrains ou encore les verrières).

**La concertation devra permettre de définir les modalités de cette réunification**, notamment si elle doit se faire à l'intérieur de SNCF Réseau ou par la création d'une filiale détenue à 100% par SNCF Réseau.

Ces différentes dispositions sur la nouvelle organisation de la SNCF **entreront en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020.**

## **UN ETAT STRATEGIE RENFORCE**

### *Pas de fermetures de « petites lignes »*

**Le Gouvernement a confirmé que cette réforme ne portera pas de projet de fermeture de « petites lignes ».** Dans un souci de transparence, le projet de loi prévoit que dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi, le Gouvernement remettra au Parlement un rapport présentant et analysant l'état du réseau ferroviaire et des circulations sur les lignes les moins empruntées.

### ***Demandes de rapports***

Le texte prévoit également la demande d'un rapport sur les conséquences des partenariats public-privé dans le domaine ferroviaire.

Enfin, le projet de loi prévoit enfin un rapport d'évaluation du coût de remplacement total, d'ici à 2040, des locomotives diesel par d'autres motorisations à faible émission.

### ***Redevances d'infrastructure et rôle de l'ARAFER***

**Le projet de loi permettra de redéfinir le cadre d'élaboration des redevances d'infrastructure sans remettre en cause l'avis conforme de l'ARAFER**, qui sera mieux associée à la construction de la trajectoire des péages et au contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau. Cela permettra de donner à l'ensemble des acteurs une visibilité pluriannuelle. Par ailleurs, les péages devront tenir compte des contraintes d'aménagement du territoire, afin d'assurer la pérennité du modèle français de desserte fine du territoire par le TGV.

### **LE CALENDRIER**

Adopté le 17 avril par l'Assemblée nationale, le projet de loi va désormais être transmis au Sénat qui l'examinera en commission de l'aménagement du territoire et du développement durable le 23 mai et en séance publique les 29, 30 et 31 mai. Le scrutin public aura lieu le 5 juin.

## LE PROJET DE LOI ARTICLE PAR ARTICLE

L'**article 1<sup>er</sup> A** décrit l'organisation de la nouvelle SNCF à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020. Il prévoit notamment que la SNCF est intégralement détenue par l'Etat, avec un statut de société nationale à capitaux publics, et que SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont intégralement détenus par la SNCF. Il prévoit également que les gares sont rattachées à SNCF Réseau.

L'**article 1<sup>er</sup>** est une habilitation (12 mois) à préciser par ordonnance les conditions de création du groupe public, ses conditions de fonctionnement ainsi que les conditions de recrutement, d'emploi, de représentation du personnel et de la négociation collective au sein du groupe public.

L'**article 1<sup>er</sup> bis** prévoit que les redevances d'infrastructure tiennent compte de critères d'aménagement du territoire et de la soutenabilité des redevances.

L'**article 1<sup>er</sup> ter** prévoit l'ouverture de la concurrence des services librement opérés et prévoit la possibilité pour le régulateur de limiter des services librement opérés qui viendraient perturber l'équilibre de services conventionnés.

L'**article 2** est une habilitation (6 mois) à préciser par ordonnance les dispositions sur les services librement opérés et les règles de gouvernance de l'infrastructure.

L'**article 2 bis** prévoit le calendrier spécifique de l'ouverture à la concurrence en Ile-de-France.

L'**article 2 ter** précise les compétences des différentes autorités organisatrices en matière de transports ferroviaires. Il prévoit notamment que les régions peuvent conventionner des relations interrégionales, soumises le cas échéant à un avis de l'ARAFER concernant l'impact de ces conventions sur l'équilibre économique des services librement opérés.

L'**article 2 quater** précise le régime applicable pour la conclusion des contrats de service public, en précisant notamment que les mises en concurrence sont obligatoires à partir de décembre 2023. Il fixe également des obligations spécifiques en termes d'informations à transmettre pour l'organisation des appels d'offres.

L'**article 2 quinquies A** impose à toute entreprise titulaire d'un contrat de service public d'être titulaire d'un certificat de sécurité et d'exercer son activité à titre principal. Concrètement, cela impose d'appliquer la convention collective du transport ferroviaire pour l'ensemble des activités relevant d'un contrat de service public.

L'**article 2 quinquies** détermine les conditions applicables aux transferts de personnels dans le cas d'un changement d'attributaire d'un contrat de service public. Il précise notamment que le nombre de salariés transférés est fixé par le cédant selon des modalités fixées par décret. Il précise également que la désignation individuelle des salariés transférés fait l'objet d'un accord de branche (ou à défaut d'un décret CE). Les conséquences d'un refus feront l'objet de précisions ultérieures. Il précise enfin les droits transférés avec le salarié, et notamment la garantie de l'emploi, le maintien du régime de retraites et le niveau de rémunération.

L'**article 2 sexies A** étend la garantie de l'emploi et du régime des retraites à l'ensemble des anciens employés au statut du groupe public ferroviaire lors de leurs changements de poste au sein de la branche ferroviaire (qu'il s'agisse de transferts ou non).

L'**article 2 sexies** prévoit le calendrier spécifique de l'ouverture à la concurrence des trains d'équilibre du territoire.

L'**article 2 septies** prévoit le calendrier spécifique de l'ouverture à la concurrence des TER.

L'**article 2 octies** prévoit des règles spécifiques d'indépendance des instances de gouvernance de SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

L'**article 3** est une habilitation (6 mois) à compléter par ordonnance les dispositions applicables aux contrats de service public, notamment concernant la passation des contrats, les règles applicables aux transferts de salariés, le devenir des biens (matériels, ateliers).

L'**article 3 bis A** crée des comités de suivi des dessertes auprès des autorités organisatrices.

L'**article 3 bis B** prévoit les conditions d'information ou de consultation des collectivités en cas de modifications de dessertes nationales (conventionnées ou non).

L'**article 3 bis** prévoit l'application de tarifs sociaux à l'ensemble des opérateurs ferroviaires.

L'**article 3 ter** prévoit que la SUGE exerce ses missions dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination.

L'**article 3 quater** prévoit que le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'état du réseau et des circulations sur les lignes les moins circulées.

L'**article 4** est une habilitation (6 mois) à compléter par ordonnance les dispositions sur l'ouverture à la concurrence, et notamment sur les tarifs et les compensations, la distribution et les droits des voyageurs, l'accès aux installations de service, la gestion des gares.

L'**article 5** est une habilitation (12 mois) à transposer les dispositions du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire européen relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires.

L'**article 5 bis** est une habilitation (6 mois) à prendre par ordonnance toute mesure permettant de favoriser le développement de la négociation collective et à tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accord collectif dans un délai déterminé.

L'**article 6** est une habilitation (9 mois) à préciser par ordonnance les compétences de l'ARAFER concernant la fixation des redevances et la préparation du contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau.

L'**article 7** est une habilitation (12 mois) à assurer par ordonnance la cohérence et la complétude de l'ensemble des dispositions précédentes.

L'**article 8** prévoit qu'un projet de loi de ratification sera déposé au plus tard 3 mois après la publication de chacune des ordonnances.

L'**article 9** prévoit que le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur les partenariats public-privé ferroviaires.

L'**article 10** prévoit que le Gouvernement remet un rapport sur un plan d'investissement pour réduire les émissions de carbone du secteur ferroviaire.