

N° 1049

## ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958  
QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 11 juin 2018.

N° 560

## SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 11 juin 2018.

# RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE<sup>(1)</sup> CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE  
SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE LOI *pour un  
nouveau pacte ferroviaire*,

PAR M. JEAN-BAPTISTE DJEBBARI,  
Rapporteur  
Député

PAR M. GÉRARD CORNU,  
Rapporteur  
Sénateur

---

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, sénateur, président ; Mme Barbara Pompili, députée, vice-présidente ; M. Gérard Cornu, sénateur, M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteurs.

*Membres titulaires* : Mme Pascale Bories, MM. Michel Vaspert, Michel Dagbert, Olivier Jacquin, Jean-Pierre Corbisez, sénateurs ; M. Damien Adam, Mmes Laurianne Rossi, Valérie Beauvais, Valérie Lacroute, Florence Lasserre-David députés.

*Membres suppléants* : Mmes Éliane Assassi, Fabienne Keller, MM. Jean-François Longeot, Frédéric Marchand, Louis-Jean de Nicolaÿ, Philippe Pernezec, Mme Angèle Préville, sénateurs ; Mme Marie Lebec, MM. Jean-Marc Zulesi, Adrien Morenas, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, MM. Guy Bricout, Christophe Bouillon, Éric Coquerel, députés.

**Voir les numéros :**

Assemblée nationale : 764, 842, 851 et T.A. 111.  
Sénat : 435, 494, 495 et T.A. 113 (2017-2018).  
Commission mixte paritaire : 561 (2017-2018).



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	5
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	22



---

## TRAVAUX DE LA COMMISSION

*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 pour un nouveau pacte ferroviaire s'est réunie au Sénat le 11 juin 2018.*

*La commission mixte paritaire procède d'abord à la désignation de son bureau, qui est ainsi constitué : M. Hervé Maurey, sénateur, président, Mme Barbara Pompili, députée, vice-présidente, M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale, M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.*

\*

\* \*

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – Cela a été abondamment souligné : notre Haute Assemblée a adopté sur ce texte une attitude responsable et constructive, dans l'intérêt général, sans le détricoter de manière partisane.

Nous avons entendu l'ensemble des parties prenantes, en particulier les organisations syndicales qui ont bien voulu venir, mais aussi l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), car une ouverture réussie à la concurrence suppose un régulateur fort ; et le Sénat a toujours porté une attention particulière aux régulateurs.

Nous avons renforcé le volet aménagement du territoire du texte pour éviter que l'ouverture à la concurrence aboutisse à une moindre qualité de service et à la suppression de dessertes jugées non rentables. Nous avons travaillé en co-construction avec le Gouvernement et l'Assemblée nationale, et avons eu des interlocuteurs attentifs et ouverts.

Au terme de 25 heures de débat, le Sénat a donc adopté un texte qui constitue un « point d'équilibre », selon l'expression de la ministre. Je me félicite que les discussions entre les rapporteurs aient pu aboutir à de nombreux points de convergence.

**Mme Barbara Pompili, députée, vice-présidente.** – Merci de nous accueillir au palais du Luxembourg. Nous devons essayer de parvenir à un accord sur ce projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Je salue le travail des députés et des sénateurs sur ce texte dont nous mesurons tous l'importance.

L'Assemblée nationale avait été saisie, en première lecture, d'un projet de loi de huit articles dont sept habilitaient le Gouvernement à légiférer par ordonnances. Depuis, le texte a été profondément remanié, il comprend désormais 39 articles, dont deux ont été supprimés par le Sénat. Le champ des habilitations a été sensiblement réduit. La situation est assez inédite ! Les termes des débats ont été largement enrichis : les conditions de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, le

---

statut des entités du groupe public ferroviaire, les conditions de transfert des salariés ont été précisées par l'Assemblée nationale. Le Sénat a poursuivi et complété ce travail.

Nous avons travaillé dans un état d'esprit similaire, dans le but d'assurer un service public ferroviaire sûr, répondant aux attentes de nos concitoyens, améliorant l'aménagement du territoire, conforme aux exigences européennes, soucieux du contribuable et de l'efficacité de la dépense publique, et offrant des garanties aux cheminots – sans lesquels rien n'est possible. Aujourd'hui, les conditions d'un dialogue constructif sont réunies et j'ai bon espoir que nous parviendrons à un texte commun.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Le Sénat a mis à profit le temps de la navette parlementaire pour préciser certains points et compléter le texte issu de l'Assemblée nationale. Nous voulions le moins d'ordonnances possible et avons complété les volets social et relatif à l'aménagement du territoire, en gardant toujours un cap très clair. Nous étions d'accord avec le Gouvernement sur l'ouverture à la concurrence, la fin du statut pour les nouveaux recrutements à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, et la transformation des établissements publics industriels et commerciaux (EPIC) du groupe SNCF en sociétés anonymes (SA).

Nous avons complété le texte de l'Assemblée nationale sur différents volets : sur l'aménagement du territoire, bien sûr, qui est dans l'ADN du Sénat, mais aussi sur des aspects où nous étions moins attendus - nous avons ainsi renforcé les garanties des salariés. Avec le président Maurey, nous avons reçu tous les syndicats qui voulaient bien l'être. Nous avons également souhaité poser les conditions d'une ouverture à la concurrence réussie, et assurer le maintien d'un haut niveau de sécurité et de sûreté – c'est le point le plus rarement évoqué.

Le Sénat se savait très attendu ; la commission mixte paritaire l'est tout autant. Je me félicite de l'attitude constructive du Gouvernement et du travail réalisé avec mon collègue rapporteur de l'Assemblée nationale ; nous avons eu de nombreux échanges pour préparer une réunion que nous espérons conclusive.

Pour garantir des dessertes TGV utiles à l'aménagement du territoire, le Sénat a réintroduit le dispositif de la proposition de loi du président Maurey et de Louis Nègre, notre ancien collègue. Il s'agit d'obliger l'État à conclure des contrats de service public pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire et préserver des dessertes directes sans correspondance, qui sont un atout français : le TGV dessert 230 villes, et emprunte des lignes à grande vitesse puis des lignes normales. Les Français y sont très attachés.

Deuxième direction, nous avons voulu renforcer les garanties des salariés de SNCF Mobilités sur leur devenir et la préservation de leurs droits. Nous avons pris le temps, avec le Président du Sénat et avec le président de la commission, de consulter les représentants des salariés. Nous avons cherché à lever leurs inquiétudes en précisant le cadre relatif au transfert de personnels en cas de changement d'opérateur. Nous avons favorisé le volontariat des salariés pour rejoindre l'opérateur ayant remporté l'appel d'offres, en ouvrant la possibilité de se porter volontaire à l'ensemble des salariés de l'opérateur sortant qui travaillent dans la région concernée.

Nous avons également renforcé les droits des salariés transférés en complétant les éléments de rémunération qui leurs seront garantis : les salariés régis par le statut pourront demander à le réintégrer s'ils sont réembauchés sur un poste vacant pendant une période déterminée. C'est une sorte de « parachute social » donné aux salariés

---

transférés après une période minimale d'adaptation à la nouvelle entreprise. Cette période, initialement comprise entre trois et six ans suivant le transfert, a été allongée à huit ans en séance publique, car c'était une demande forte.

Notre troisième objectif était de veiller à une concurrence équitable, s'exerçant dans des conditions non discriminatoires. Nous ne voulions pas trop d'interactions entre SNCF Mobilités, SNCF Réseau et la holding SNCF, afin que les dés ne soient pas pipés. Le Sénat a donc précisé que le rattachement de Gares & Connexions à SNCF Réseau se ferait sous la forme d'une filiale disposant d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, afin de préserver sa capacité à investir dans le développement et la modernisation des gares. À l'époque, nous étions inquiets de l'endettement de SNCF Réseau et de son impact sur la gestion des gares. Entre-temps, le Gouvernement a apaisé nos craintes.

Nous ne sommes pas revenus sur les dérogations à l'obligation de mise en concurrence des services conventionnés : elles sont prévues par le droit européen, qui laisse la liberté aux régions d'y avoir recours ou non. Mais nous avons conditionné leur mise en œuvre à un avis conforme de l'Arafer, pour sécuriser juridiquement les décisions des autorités organisatrices et rechercher un équilibre.

Dans ce même souci d'équilibre, nous avons élargi le champ de l'obligation de transmission d'informations aux autorités organisatrices de transport, tout en renforçant la protection des informations couvertes par le secret des affaires. Nous avons autorisé le transfert à l'autorité organisatrice, à sa demande, des matériels roulants et des ateliers de maintenance majoritairement utilisés pour des services conventionnés, comme le prévoyait la proposition de loi.

Enfin, notre quatrième objectif était de maintenir un haut niveau de sécurité et de sûreté au sein du système ferroviaire. C'est pourquoi nous avons expressément autorisé la création d'un groupement d'intérêt public pour favoriser la coopération entre les acteurs dans le domaine de la sécurité, dans le respect des compétences de l'Établissement public de sécurité ferroviaire et de SNCF Réseau.

Le Sénat a donc soutenu cette réforme ferroviaire, en cherchant à apporter de nouvelles garanties aux voyageurs, aux salariés, aux autorités organisatrices de transport et aux entreprises ferroviaires. Nous avons indiqué dès le départ notre attitude constructive et notre volonté de faire aboutir la commission mixte paritaire. Je me félicite que nous ayons travaillé en bonne intelligence avec le rapporteur de l'Assemblée nationale en ce sens.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Je remercie M. Cornu de sa disponibilité pour converger vers un texte commun. Nous souhaitons apporter la dernière pierre à l'édifice d'une réforme rendue nécessaire par la triple impasse du système ferroviaire français : le déséquilibre financier, la vétusté du réseau et la dégradation continue de la qualité du service, auxquels s'ajoutait l'ouverture à la concurrence, préparée depuis le début des années 1990 par les instances européennes, et votée lors du quinquennat précédent, à la demande des régions, pour réduire le coût d'exploitation des trains express régionaux (TER).

L'Assemblée nationale a posé les fondations de la réforme : modalités d'ouverture à la concurrence, statut juridique de l'entreprise, garanties sociales des cheminots transférés chez un autre opérateur ferroviaire. Je salue les avancées

---

considérables au Sénat, notamment les garanties sociales en cas de transfert, la priorité au volontariat, l'obligation d'une offre de reclassement, le droit d'option individuel entre la troisième et la huitième année, ou le maintien de la rémunération pour les cheminots transférés. Des mesures importantes ont été adoptées sur l'aménagement du territoire, l'endettement, le rôle central du régulateur, le maintien du schéma de dessertes pour préserver un accès équitable aux territoires.

Entre les deux lectures, le Gouvernement a pris des engagements inédits sur la dette, l'augmentation du niveau d'investissement, la présence vigilante de l'État dans la négociation de la future convention collective de branche. Aujourd'hui, nous avons l'opportunité d'aboutir à un accord. Gérard Cornu et moi présentons des propositions conjointes. Nous débattons des points les plus importants. Comme l'écrivait Goethe, « les choses les plus importantes ne doivent pas être à la merci de celles qui importent le moins ». Avec les députés de la majorité présidentielle, nous avons mené un combat utile, loin des caricatures ordinaires, pour renforcer le service public ferroviaire, assurer une concurrence saine et loyale et définir un nouveau contrat social adapté aux enjeux de notre temps.

\*

\* \*

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

## EXAMEN DES ARTICLES

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

#### **Transformation du groupe public ferroviaire**

*Les propositions communes des rapporteurs n<sup>os</sup> 14, 15, 16, rédactionnelles, sont adoptées.*

*La proposition commune n<sup>o</sup> 17, qui renvoie au pouvoir réglementaire le soin de déterminer la durée du contrat entre Gares & Connexions et l'État, est adoptée.*

*Les propositions communes n<sup>os</sup> 18, 19, 20 et 21, rédactionnelles, sont adoptées.*

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

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

#### **Renforcement de la règle d'or**

*Les propositions communes n<sup>os</sup> 22, 23, 24, 25, 26 et 27, rédactionnelles, sont adoptées.*

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Nous avons déjà débattu en séance publique de nombreux amendements socialistes, auxquels nous n'étions pas favorables. Je n'y reviens donc pas en détail : avis défavorable à la proposition de rédaction n<sup>o</sup> 1.



**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Des rapports financiers annuels sont produits par le groupe SNCF. La trajectoire de convergence sur la dette est très bien définie dans le texte adopté par le Sénat. Avis défavorable.

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – Le texte a considérablement évolué. Le Gouvernement a fait des annonces très tardives sur le désendettement ; nous n'avons aucune visibilité sur la trajectoire financière du groupe public ni sur le nouveau contrat de performance ; la règle d'or a été fortement durcie. Certes, nous avons prévu des rapports du Haut Comité du système de transport ferroviaire, mais celui-ci propose un bilan d'évaluation quinquennal présenté au Parlement, pour plus de démocratie. Le temps ferroviaire est long, les évolutions seront lentes. Un travail de ce type n'est pas déraisonnable.

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

*La proposition commune n° 28, rédactionnelle, est adoptée.*

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

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

### **Fin du recrutement au statut des salariés du groupe public unifié**

*L'article 1<sup>er</sup> B est adopté sans modification.*

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

### **Champ d'application du « décret socle » et de la convention collective de la branche ferroviaire**

*L'article 1<sup>er</sup> C est adopté sans modification.*

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

### **Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour réformer le groupe public ferroviaire et le régime juridique des personnels**

*Les propositions communes n<sup>os</sup> 29 et 30, rédactionnelles, sont adoptées.*

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

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

### **Modification des critères pris en compte dans le calcul des redevances d'infrastructure**

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Ma proposition de rédaction n° 50 préserve l'apport de la sénatrice Fabienne Keller, mais en améliore la lisibilité en supprimant les mentions introduites par le sous-amendement du sénateur Brisson.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Entièrement d'accord.

*La proposition de rédaction n° 50 est adoptée.*

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

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

### **Modification des critères pris en compte lors de la répartition des capacités d'infrastructure**

*L'article 1<sup>er</sup> ter A est adopté sans modification.*

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

### **Droit d'accès au réseau pour les services librement organisés**

*Les propositions communes n° 31, rédactionnelle et n° 32, de coordination, sont adoptées.*

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

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

### **Renforcement du rôle du Haut Comité du système de transport ferroviaire**

*Les propositions communes n<sup>os</sup> 33 et 34, rédactionnelles, sont adoptées.*

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

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

### **Rapport annuel du Haut Comité du système de transport ferroviaire**

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Ma proposition n° 51 supprime le rapport du Haut Comité du système de transport ferroviaire car il en existe suffisamment, celui de l'Arafer, celui de l'Autorité de la qualité de service dans les transports, etc. Il vaut mieux par conséquent supprimer l'article.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Dix à quinze nouveaux rapports demandés par projet de loi, souvent sans suite ! Nous sommes libres de nous saisir de tout sujet à tout moment. Avis favorable, par conséquent.

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – Voulez-vous jouer votre rôle démocratique de parlementaires ou laisser aux techniciens des décisions aussi importantes que la modulation des péages ? Sur tous les points qui seront traités par ordonnance, il n'y a aucune étude d'impact ; nous n'avons pas plus d'éléments sur le nouveau contrat de performance de la SNCF. Nous délibérons au doigt mouillé. Voilà pourquoi je voterai

contre la proposition n° 51, parce que nous voulons redonner leur place au Parlement et au Haut Comité.

**M. Jean-Pierre Corbisez, sénateur.** – Trop de rapports tuent les rapports, certes, mais nous avons d’abord présenté un amendement, en séance, pour que l’Arafer établisse tous les deux ans un bilan sur le coût du transport ferroviaire, intéressant pour les régions en particulier. Vous ne l’avez pas accepté, expliquant que le Haut Comité, qui serait enfin mis en place, pourrait s’en charger. Puis vous supprimez ce rapport ! Nous ne disposerons pas d’état des lieux fréquent, c’est dommage.

**Mme Valérie Lacroute, députée.** - J’ai été membre, sous la mandature précédente, de ce Haut Conseil : il s’est réuni une seule fois. Est-il à même d’élaborer ce rapport ? Quelle est son efficacité ?

**M. Olivier Jacquin.** – Il n’y a qu’à le réunir.

*La proposition de rédaction n° 51 est adoptée et l’article 1<sup>er</sup> quinquies est supprimé.*

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

##### **Renforcement du rôle du comité des opérateurs du réseau**

*La proposition commune n° 35, rédactionnelle, est adoptée.*

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

#### **Article 2**

##### **Habilitation à prendre par ordonnance les mesures nécessaires à la transposition de la directive modifiée 2012/34/UE**

*L’article 2 est adopté dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 2 bis**

##### **Ouverture à la concurrence des services ferroviaires en Île-de-France**

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l’Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 36 simplifie la rédaction, tout en maintenant l’objectif de 2025.

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – Ma proposition n° 2 supprime l’alinéa mentionnant une date différente d’ouverture à la concurrence pour la ligne E du RER.

*La proposition commune n° 36 est adoptée et la proposition n° 2 devient sans objet.*

*L’article 2 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

### *Article 2 ter*

#### **Autorités organisatrices des services d'intérêt national et des services d'intérêt régional de transport ferroviaire de voyageurs**

*La proposition commune n° 37, rédactionnelle, est adoptée.*

**M. Olivier Jacquin.** – Ma proposition n° 3 est également rédactionnelle.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Nous sommes défavorables à cette modification : la région ne demande pas aux voyageurs des modifications de service !

*La proposition n°3 n'est pas adoptée.*

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

### *Article 2 quater*

#### **Attribution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs**

*La proposition commune n°38, rédactionnelle, est adoptée.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Avis défavorable à la proposition de rédaction n° 4 de MM. Jacquin et Dagbert. Nous avons trouvé un compromis afin de préserver une ouverture à la concurrence effective, sous l'œil du régulateur, arbitre vigilant.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Même avis.

*La proposition n° 4 n'est pas adoptée.*

*La proposition commune n° 39, rédactionnelle, est adoptée.*

*La proposition commune n° 57, qui élargit le champ du décret d'application de l'article relatif aux obligations de transmission d'informations aux autorités organisatrices, est adoptée.*

*La proposition commune n° 40, rédactionnelle, est adoptée.*

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

### *Article 2 quinquies A*

#### **Obligation de détention d'une autorisation d'exploitation pour l'exécution d'un service ferroviaire**

*L'article 2 quinquies A est adopté dans la rédaction du Sénat.*

### *Article 2 quinquies*

#### **Transfert des salariés entre entreprises ferroviaires**

---

*La proposition commune n° 41, rédactionnelle, est adoptée.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 42 vise à réserver la condition de durée minimale des contrats de travail de six mois au premier transfert.

*La proposition commune de rédaction n° 42 est adoptée.*

*La proposition commune n° 43, rédactionnelle, est adoptée.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Avis défavorable à la proposition de rédaction n° 5. Le principe de clauses sociales a été introduit à l'Assemblée nationale, mais ici la rédaction est trop précise et les mesures aux points 3, 4 et 6 relèvent de la négociation des partenaires sociaux.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Je partage cet avis. Le texte du Sénat représente un équilibre très fragile, obtenu en concertation avec les députés et le Gouvernement ; je ne souhaite pas revenir dessus.

**M. Olivier Jacquin.** – Nous sommes minoritaires... Cependant, dans la conjoncture sociale que nous connaissons, il est bon d'apporter plus de précisions. M. Cornu parle d'équilibre, mais la fin de cette grève désastreuse n'est pas acquise, et notre rédaction est un facteur de sérénité pour les jours à venir.

*La proposition de rédaction n° 5 n'est pas adoptée.*

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 44 prévoit que le nombre de salariés à transférer sera arrêté d'un commun accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur sortant. En cas de désaccord, l'Arafer pourra être saisie.

Il s'agit de favoriser le dialogue entre les deux parties. Cette rédaction conserve la possibilité pour les autorités organisatrices de conduire des audits, pour s'assurer que le nombre proposé par l'opérateur sortant correspond aux besoins du service.

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – La proposition des rapporteurs est très intéressante.

*La proposition commune de rédaction n° 44 est adoptée à l'unanimité.*

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Monsieur Jacquin, ce n'est pas parce que vous êtes favorable à notre proposition que nous sommes favorables à la vôtre. Avis défavorable à la n°6 : le volontariat ne s'applique que si le taux d'affectation du salarié au service transféré est inférieur à 50 %. À plus de 50%, les salariés seront transférés d'office – s'ils ne l'étaient pas, ils n'auraient plus de travail sur place...

Vous n'arrêtez pas la grève en reprenant toutes les propositions d'une organisation syndicale. Nous sommes allés très loin dans le renforcement des droits sociaux, avec le Gouvernement et l'Assemblée nationale. L'équilibre que nous avons trouvé est réaliste, comme le pensent certaines organisations syndicales. D'autres bien sûr refusent toute ouverture...

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Sur la question du volontariat, le point d'équilibre que nous avons trouvé

permet à la fois d'assurer la continuité du service public et de préserver le bon fonctionnement des entreprises ferroviaires.

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

*Les propositions communes n°s 45 et 46, rédactionnelles, sont adoptées.*

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Nous sommes défavorables aux propositions de rédaction n°s 7 et 8.

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – Nous n'avons pas repris toutes les propositions d'un seul syndicat. Nous faisons de la nuance, du cas par cas...

Nous aurions pu imaginer des transferts totaux, et sans discussion, comme cela se fait dans les délégations de service public pour les transports urbains. Dans le domaine ferroviaire, la situation est cependant différente : ce n'est pas la totalité d'un réseau qui est transféré ; et il y a d'un côté, un opérateur de 130 000 employés, de l'autre, des petites entreprises avec très peu de salariés.

Nous voulons favoriser les conventions collectives de haut niveau et éviter le dumping social. Pour cela, les nouveaux opérateurs doivent offrir un cadre social satisfaisant. C'est le sens de la série de propositions d'une organisation syndicale que nous avons retenues.

*La proposition de rédaction n° 7 n'est pas adoptée, non plus que la proposition de rédaction n° 8.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – L'article L. 2121-23 créé par l'article 2 *quinquies* établit la liste des garanties que les salariés de SNCF Mobilités vont conserver après le transfert de leur contrat de travail. Notre proposition de rédaction n° 52 vise à faire bénéficier de ce « sac à dos social » non seulement les salariés de SNCF Mobilités, mais l'ensemble des salariés du groupe SNCF faisant l'objet d'un tel transfert.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Il s'agit d'un petit bonus social supplémentaire : il intéressera les syndicats, sans doute !

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – Notre proposition de rédaction n° 9 est très proche.

*La proposition commune de rédaction n° 52 est adoptée.*

*La proposition de rédaction n° 9 devient sans objet.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – L'avis est défavorable sur la proposition de rédaction n° 10, dans la mesure où le texte du Sénat maintient l'intégralité de la rémunération, y compris les allocations.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Même avis.

*La proposition de rédaction n° 10 n'est pas adoptée.*

*La proposition commune de coordination n° 53 est adoptée.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – L'avis est défavorable sur les propositions de rédaction n°s 11 et 12.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Nous avons déjà élargi la possibilité de retour. Préservons l'équilibre obtenu.

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – Cet argument de l'équilibre global est peu satisfaisant du point de vue du débat.

*La proposition de rédaction n° 11 n'est pas adoptée, non plus que la proposition de rédaction n° 12.*

*La proposition commune n° 47, rédactionnelle, est adoptée.*

*La proposition de rédaction n° 13 n'est pas adoptée.*

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

#### **Article 2 sexies A**

### **Portabilité de la garantie de l'emploi et de l'affiliation au régime spécial de retraite de la SNCF en cas de changement d'employeur**

*L'article 2 sexies A est adopté dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 2 sexies**

### **Attribution des contrats de service public par l'État entre 2019 et 2023**

*L'article 2 sexies est adopté dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 2 septies**

### **Attribution des contrats de service public par les régions entre 2019 et 2023**

*L'article 2 septies est adopté dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 2 octies**

### **Garanties d'indépendance de SNCF Réseau**

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – L'article 2 octies permet de s'assurer de la stricte indépendance de SNCF Réseau, qui doit être un gestionnaire d'infrastructure permettant un accès équitable au réseau. Néanmoins, certains responsables sectoriels doivent pouvoir siéger dans les organes de la société de tête.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Le maître mot est l'équilibre, n'en déplaise à M. Jacquin. En commission au Sénat, nous avons renforcé les garanties d'indépendance de SNCF Réseau en prévoyant un régime d'incompatibilité entre les fonctions de président et de membre du conseil d'administration ou de surveillance de SNCF Réseau et les fonctions de membres du conseil d'administration ou de surveillance de la holding SNCF. Toutefois, comme la première sera une filiale de la seconde, il faut s'assurer que l'incompatibilité ne concerne pas toutes les fonctions dirigeantes. Le directeur financier de la holding, ainsi, pourra siéger au conseil d'administration de SNCF Réseau.

Nous proposons de limiter les incompatibilités aux dirigeants mandataires sociaux de SNCF. C'est notre proposition de rédaction n° 54.

**Mme Valérie Lacroute, députée.** – Les députés Les Républicains se réjouissent de cette proposition, car ils avaient soulevé ce problème lors de la discussion dans l'hémicycle mais ils n'avaient pas eu l'écoute attentive de la ministre sur ce sujet.

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – Un responsable de la sécurité est-il considéré comme un mandataire social ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Non. Nous avons veillé à ce que certaines fonctions, comme la direction financière ou la direction de la sécurité, ne soient pas touchées par cette restriction.

*La proposition commune de rédaction n° 54 est adoptée.*

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

### *Article 2 nonies*

#### **Transfert des matériels roulants et des ateliers de maintenance**

*L'article 2 nonies est adopté sans modification.*

### *Article 3*

#### **Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour définir les autres aspects de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés**

*L'article 3 est adopté dans la rédaction du Sénat.*

### *Article 3 bis A*

#### **Comités de suivi des dessertes**

*L'article 3 bis A est adopté dans la rédaction du Sénat.*

### *Article 3 bis B*

#### **Information de l'État et des collectivités territoriales concernées en cas de modification de la consistance d'un service librement organisé**

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – L'alinéa 4 de l'article 3 bis B prévoit des obligations qui sont trop précises ou déjà remplies par SNCF Réseau. Je propose de supprimer cet ajout superfétatoire. Tel est l'objet de ma proposition n° 48.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Je comprends ce souci de simplification. La disposition résultait d'un amendement d'appel sur la



question des petites lignes, mais pour éviter que la loi ne soit verbeuse, je suis favorable à la proposition n° 48.

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – La précision apportée par le Sénat permettait d’apporter des garanties pour éviter que des petites lignes ne soient supprimées sans analyse sérieuse et approfondie. Elle avait été très bien accueillie. Il me semble gênant de supprimer, pour des raisons de simplification, cet alinéa qui s’inscrivait dans la défense d’un aménagement équilibré du territoire.

*La proposition de rédaction n° 48 est adoptée.*

*La proposition commune n° 49, rédactionnelle, est adoptée.*

*L’article 3 bis B est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

### **Article 3 bis**

#### **Tarifs sociaux**

*L’article 3 bis est adopté dans la rédaction du Sénat.*

### **Article 3 ter**

#### **Liste des acteurs pouvant recourir aux services de la « Suge »**

*L’article 3 ter est adopté dans la rédaction du Sénat.*

### **Article 3 quater**

#### **Demande de rapport sur les lignes les moins circulées**

*L’article 3 quater est adopté dans la rédaction du Sénat.*

### **Article 4**

#### **Habilitation à légiférer par voie d’ordonnance pour adapter le système ferroviaire dans le cadre de l’ouverture à la concurrence**

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l’Assemblée nationale.** – Ma proposition de rédaction n° 55 concerne la question de la concurrence en matière de distribution des titres de transport, qui devra être abordée dans une vision multimodale, car elle dépasse largement le domaine du transport ferroviaire. La future loi sur les mobilités sera le véhicule adéquat.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction supprime l’ajout apporté par M. **Claude Malhuret** en séance, mais ne revient pas sur l’amendement adopté en commission. Il n’est ici plus fait mention des distributeurs de titres de transport. Je ne suis pas opposé à cette modification, dans la mesure où la précision est surtout utile pour les entreprises ferroviaires de voyageurs dans le contexte de l’ouverture à la concurrence. Sagesse positive...

---

*La proposition de rédaction n° 55 est adoptée.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Ma proposition de rédaction n° 56 part du principe que la mise en œuvre d'un « accueil optimal des voyageurs au sein des bâtiments dédiés » et qu'une éventuelle installation d'activités économiques, sociales ou culturelles dans les bâtiments d'une gare relève de l'action propre de Gares & Connexions sur le terrain, dans le cadre de la mise en œuvre de ses contrats pluriannuels, mais pas du domaine de la loi. Nous parlerons des gares et des futurs pôles d'échanges multimodaux à l'occasion de l'examen de la loi sur les mobilités.

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La disposition était issue d'un amendement d'appel. Des élus locaux souhaiteraient se servir de gares non utilisées, ou très fréquentées à certaines périodes de l'année, et moins à d'autres. Nous aurons une véritable réflexion à cet égard lors du débat sur la loi sur les mobilités.

**Mme Fabienne Keller, sénatrice.** – La disposition répond à un blocage de fait, constaté par les élus locaux. Il s'agit de gares connaissant une forte affluence touristique hivernale ou estivale. Il faudrait revenir sur ce sujet transversal, dans une approche globale, car le fort potentiel *des* gares est très largement inexploité.

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – On a évoqué à plusieurs reprises la loi sur les mobilités, or nous n'en disposons pas encore ! Le débat sénatorial sur les gares a été très intéressant. Il me semble imprudent de supprimer cette précision, qui allait dans le bon sens.

Si la loi sur les mobilités arrive, nous aurons tous de nombreuses propositions à faire, mais il est dommage de l'anticiper. On a déjà vu de ces arlésiennes qui ne s'inscrivent pas dans un véritable calendrier...

*La proposition de rédaction n° 56 est adoptée.*

*L'article 4 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

#### *Article 4 bis*

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

*L'article 4 bis est adopté sans modification.*

#### *Article 5*

### **Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour mettre le droit national en conformité avec les trois textes du pilier « technique » du quatrième paquet ferroviaire européen**

*L'article 5 est adopté dans la rédaction du Sénat.*

#### *Article 5 bis A*

### **Coopération en matière de sécurité ferroviaire**

---

*L'article 5 bis A est adopté sans modification.*

### **Article 5 bis**

## **Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour préciser les conditions de négociation collective au sein de la branche ferroviaire**

*L'article 5 bis est adopté dans la rédaction du Sénat.*

### **Article 6**

## **Habilitation à modifier par ordonnance les règles et la procédure applicables à la fixation des redevances d'infrastructure**

**M. Gérard Cornu, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Souhaitant trouver un équilibre entre les pouvoirs de l'Arafer et ceux de SNCF Réseau, le rapporteur de l'Assemblée nationale et moi-même avons cherché à construire une solution de compromis. Notre proposition de rédaction n° 58 tend à supprimer l'avis conforme de l'Arafer sur le volet « tarification » du contrat de performance introduit par le Sénat.

Quant à la proposition commune de rédaction n° 59, elle a pour objet de préserver un mécanisme très incitatif visant à éviter tout blocage de la tarification lié à un désaccord entre SNCF Réseau et l'Arafer : en cas de désaccord de l'Arafer, un nouveau projet de tarification devra être proposé dans un délai de trois mois.

Pour le cas où le désaccord persisterait, le Sénat avait prévu la reconduction de la tarification antérieure, sans indexation sur l'inflation. Afin d'éviter de mettre en difficulté SNCF Réseau, je me suis rallié à la solution proposée par le rapporteur de l'Assemblée nationale : la reconduction de la tarification indexée sur l'inflation, mais seulement pendant une année. Si le désaccord devait persister plusieurs années, la tarification serait gelée et ne pourrait plus être indexée les années suivantes. Il s'agit donc d'un exercice d'équilibriste...

Il revient aux parlementaires de garantir cet équilibre. Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, nous voulons renforcer l'Arafer, mais sans lui donner un pouvoir plus important que celui du ministre des transports. Je remercie Jean-Baptiste Djebbari pour sa perspicacité à cet égard.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Le projet de loi, dans sa globalité, renforce le rôle du régulateur. Il maintient l'avis conforme sur la tarification annuelle, résultat d'un combat mené contre l'avis initial du Gouvernement. Il incite très fortement SNCF Réseau à produire une tarification susceptible d'obtenir un avis conforme. Enfin, il préserve l'avis conforme sur les dérogations prévues aux 3 bis et 4 bis de l'article 5 du règlement européen relatif aux services publics de transport.

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – C'était un point compliqué, car il fallait parvenir à un équilibre sur cette question du rôle de l'Arafer. Les

gouvernements ont tendance à vouloir limiter le rôle des autorités de régulation ; j'ai connu cela avec l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (Arcep). Il fallait être vigilant, sans pour autant laisser un pouvoir sans limites à l'Arafer. Nous sommes parvenus à une bonne rédaction.

*Les propositions communes de rédaction n° 58 et 59 sont adoptées à l'unanimité.*

*L'article 6 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

#### *Article 7*

**Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour prendre les mesures de coordination rendues nécessaires par les dispositions de la présente loi et des ordonnances**

*L'article 7 est adopté dans la rédaction du Sénat.*

#### *Article 8*

**Délai de dépôt des projets de loi de ratification des ordonnances**

*L'article 8 est adopté dans la rédaction du Sénat.*

#### *Articles 9 et 10*

**Demande de rapport sur les conséquences des partenariats public-privé dans le domaine ferroviaire et sur la diminution des émissions de carbone du matériel roulant**

*La suppression des articles 9 et 10 est maintenue.*

#### *Article 11*

**Demande de rapport sur la réglementation relative aux nuisances sonores**

*L'article 11 est adopté sans modification.*

**M. Eric Coquerel, député.** – Ne connaissant pas vos règles, je n'ai pas pris la parole précédemment... Avant que nous votions sur l'ensemble, je tenais à faire part du désaccord du groupe La France insoumise. Comme le montre la vitesse à laquelle se sont mis d'accord le Sénat et l'Assemblée nationale, le texte issu des travaux de la CMP ne change pas profondément et structurellement celui voté par les députés en termes d'ouverture à la concurrence, de transformation du statut des cheminots, de transformation des établissements publics en sociétés anonymes.

Certes, le terme « incessible » a été ajouté. Ayant porté l'amendement qui visait à introduire ce mot dans le texte, à l'époque refusé par la ministre, j'y vois un petit progrès. J'attire toutefois votre attention sur le fait que des privatisations

---

d'entreprises publiques ont eu lieu, par le passé, *via* des fusions ou la production de nouvelles actions. Cet ajout ne prémunit pas contre cela.

Quant aux quelques amendements proposés par le groupe socialiste du Sénat, en lien avec un syndicat, visant les personnels susceptibles d'être transférés de la SNCF vers d'autres entreprises concurrentielles, ils ne sont pas de nature à nous rassurer sur le sort de ces salariés, sur la dégradation de leurs conditions de travail et de leurs acquis sociaux. De toute façon, pour nous, l'ouverture à la concurrence va dans le mauvais sens.

**M. Olivier Jacquin, sénateur.** – Nous sommes, pour notre part, favorables à une ouverture maîtrisée et à une maîtrise publique des services publics. Ce texte n'est pas la révolution ferroviaire annoncée, et il prévoit un peu plus qu'une ouverture à la concurrence...

Il ne fallait pourtant pas grand-chose pour réaliser celle-ci : une date, un mode d'ouverture qui fait consensus – l'*open access* sur les grandes lignes – et des conditions de transfert sur lesquelles des discussions étaient engagées entre partenaires sociaux, et qu'il suffisait de poursuivre. Le Gouvernement a préféré mettre les cheminots dans la rue, avec une certaine brutalité. Rappelons-nous des propos du Premier ministre lors de la remise du rapport Spinetta et la pagaille qui s'en est ensuivie et qui se poursuit...

Il manque à ce dispositif des modalités financières de prise en compte des externalités positives du ferroviaire, permettant de financer un report modal. La question de la transition énergétique n'est pas non plus prévue. Nous espérons que le désendettement permettra de diminuer le montant des péages, mais cela ne sera pas suffisant.

Il n'y a rien sur le fret. On nous avait promis à la mi-mai un rapport, mais on ne l'a pas vu !

Le désendettement de la SNCF est possible aujourd'hui parce que le précédent quinquennat a été consacré à désendetter le pays, de 5,2 % du PIB en 2011 à 3 % à la fin 2017.

Nous émettons davantage que des réserves sur ce texte, nous voterons contre.

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – Je ne peux pas entendre que le gouvernement précédent ait fait quoi que ce soit de positif pour le système ferroviaire. C'est tout de même lui qui a forcé la SNCF à enterrer une réforme sociale nécessaire, en promettant en contrepartie un allègement de la dette qui n'est jamais venu !

*La commission mixte paritaire adopte le texte issu de ses délibérations.*

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – Cette commission mixte paritaire a été conclusive et rapide, ce qui n'aurait pas été possible sans le travail remarquable de nos deux rapporteurs.

\*

\* \*

*En conséquence, la commission mixte paritaire vous demande d'adopter le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire dans le texte figurant dans le document annexé au présent rapport.*

## **TABLEAU COMPARATIF**

## TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en première lecture
<b>Projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire</b>	<b>Projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire</b>
<b>Article 1<sup>er</sup> A (nouveau)</b>	<b>Article 1<sup>er</sup> A</b>
I. – Le livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :	I. – Le livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié : <span style="float: right;">①</span>
1° Le premier alinéa de l'article L. 2101-1 est remplacé par dix alinéas ainsi rédigés :	1° Le premier alinéa de l'article L. 2101-1 est remplacé par dix alinéas ainsi rédigés : <span style="float: right;">②</span>
« 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 <del>ainsi que</del> d'efficacité économique et sociale. La société nationale SNCF peut également exercer, directement ou à travers ses filiales, d'autres activités prévues par ses statuts.	« 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 <u>et exerce des activités de logistique et de transport ferroviaire de marchandises,</u> dans un objectif de développement durable, <u>de lutte contre le réchauffement climatique,</u> d'aménagement du territoire <u>et</u> d'efficacité économique et sociale. La société nationale SNCF peut également exercer, directement ou à travers ses filiales, d'autres activités prévues par ses statuts. <span style="float: right;">③</span>
« Le capital de la société nationale SNCF est intégralement détenu par l'État.	« Le capital de la société nationale SNCF est intégralement détenu par l'État. <u>Ce capital est inaccessibles.</u> <span style="float: right;">④</span>
« La société nationale SNCF est soumise aux dispositions du code de commerce relatives aux sociétés anonymes, aux autres lois générales qui les régissent ainsi qu'aux autres dispositions particulières prévues par la loi.	« La société nationale SNCF est soumise aux dispositions du code de commerce relatives aux sociétés anonymes, aux autres lois générales qui les régissent ainsi qu'aux autres dispositions particulières prévues par la loi. <span style="float: right;">⑤</span>
« La société nationale SNCF détient l'intégralité du capital de la société SNCF Réseau, <del>dont les missions sont définies</del> à l'article L. 2111-9 <del>du présent code,</del> ainsi que de la société SNCF Mobilités mentionnée à l'article L. 2141-1.	« La société nationale SNCF détient l'intégralité du capital de la société SNCF Réseau <u>mentionnée</u> à l'article L. 2111-9 <u>et</u> de la société SNCF Mobilités mentionnée à l'article L. 2141-1. <u>Le capital de ces deux sociétés est inaccessibles.</u> <span style="float: right;">⑥</span>
« Sous réserve des dispositions prévues par la loi, la société nationale SNCF définit	« Sous réserve des dispositions prévues par la loi, la société nationale SNCF définit <span style="float: right;">⑦</span>

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer ses missions.

« Au sein du système de transport ferroviaire national mentionné à l'article L. 2100-1, le groupe public est notamment chargé :

« 1° D'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France ;

« 2° D'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national ;

« 3° D'exercer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système ;

« 4° D'assurer des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux. » ;

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer ses missions.

« Au sein du système de transport ferroviaire national mentionné à l'article L. 2100-1, le groupe public est notamment chargé :

« 1° D'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France ;

« 2° D'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national ;

« 3° D'exercer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire ;

« 4° D'assurer des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux. » ;

1° bis (nouveau) Après le mot : « applicable », la fin de la première phrase du second alinéa du même article L. 2101-1 est ainsi rédigée : « à la société nationale SNCF et à ses filiales » ;

1° ter (nouveau) L'article L. 2101-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2101-2. – I. – La société nationale SNCF et les sociétés relevant des activités exercées au 31 décembre 2019 par le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 dans sa rédaction antérieure à la loi n° du pour un nouveau pacte ferroviaire emploient des salariés régis par un statut particulier élaboré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État et des salariés sous le régime des conventions collectives.

« II. – Sans discrimination liée à leur statut d'emploi ou à leur origine professionnelle, les salariés des sociétés relevant du champ

8

9

10

11

12

13

14

15

16



**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

mentionné au I peuvent occuper tout emploi ouvert sur ce périmètre, avec continuité de leur contrat de travail. » :

1° quater (nouveau) Après le même article L. 2101-2, il est inséré un article L. 2101-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2101-2-1. – La création de filiales par la société nationale SNCF ou ses filiales dans le champ du I de l'article L. 2101-2 ne porte pas atteinte à l'application du statut mentionné au même article L. 2101-2 aux salariés précédemment régis par celui-ci.

« Cette création ne porte pas davantage atteinte, pour l'ensemble des salariés compris dans le champ du I dudit article L. 2101-2, au maintien des conventions et accords collectifs qui leur étaient applicables ainsi que des dispositions réglementaires propres au groupe public et des dispositions propres à toute société du groupe public unifié mentionné à l'article L. 2101-1 ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés dans les conditions prévues aux articles L. 2261-14, L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du code du travail. » :

2° L'article L. 2111-9 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

~~« Au sein du groupe public mentionné à l'article L. 2101-1, SNCF Réseau exerce notamment les missions suivantes, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable et d'équité territoriale : » ;~~

b) Le 5° est ainsi rédigé :

« 5° La gestion unifiée des gares de voyageurs ; »

c) Après le 5°, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« 6° La gestion et la mise en valeur

2° L'article L. 2111-9 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« La société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale : » ;

b) Le 5° est ainsi rédigé :

« 5° La gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ; »

c) Après le même 5°, sont insérés cinq alinéas ainsi rédigés :

« 6° La gestion et la mise en valeur

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

d'installations de service ;

« 7° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système-

« La société SNCF Réseau est soumise aux dispositions du code de commerce relatives aux sociétés anonymes, aux autres lois générales qui les régissent, ainsi qu'aux autres dispositions particulières prévues par la loi.

« À l'exception de la couverture de leurs besoins propres, SNCF Réseau et ses filiales ne peuvent assurer d'activités de transport ferroviaire. » ;

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

d'installations de service ;

« 7° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;

« 8° (nouveau) Des missions répondant aux besoins de la défense dans le cadre de la stratégie de sécurité nationale ;

« La société SNCF Réseau est soumise aux dispositions du code de commerce relatives aux sociétés anonymes, aux autres lois générales qui les régissent ainsi qu'aux autres dispositions particulières prévues par la loi.

« À l'exception de la couverture de leurs besoins propres, SNCF Réseau et ses filiales ne peuvent assurer d'activités de transport ferroviaire. » ;

2° bis (nouveau) Après l'article L. 2111-9, sont insérés des articles L. 2111-9-1, L. 2111-9-2 et L. 2111-9-3 ainsi rédigés :

« Art. L. 2111-9-1. – La filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 a pour mission d'assurer, conformément aux principes du service public, la gestion unifiée des gares de voyageurs. À ce titre, elle est notamment chargée :

« 1° D'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares mentionnés à l'article L. 2123-1 ;

« 2° De favoriser la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs ainsi que leur coopération, conformément à l'article L. 1211-3 ;

« 3° De contribuer au développement équilibré des territoires, notamment en veillant à la cohérence de ses décisions d'investissement avec les politiques locales en matière d'urbanisme et en assurant une péréquation

(27)

(28)

(29)

(30)

(31)

(32)

(33)

(34)

(35)

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

adaptée des ressources et des charges entre les  
gares qu'elle gère.

« Elle est soumise aux dispositions du  
code de commerce relatives aux sociétés  
anonymes, aux autres lois générales qui les  
régissent, ainsi qu'aux autres dispositions  
particulières prévues par la loi. (36)

« Art. L. 2111-9-2. – Les \_\_\_\_\_ redevances  
perçues pour la fourniture de services en gares  
aux entreprises de transport ferroviaire incitent  
le gestionnaire des gares à améliorer ses  
performances. Elles peuvent être établies sur  
une période pluriannuelle ne pouvant pas  
excéder cinq ans. (37)

« Art. L. 2111-9-3. – La gestion des  
grandes gares ou ensembles pertinents de gares  
de voyageurs est suivie par un comité de  
concertation. Ce comité est notamment composé  
de représentants du gestionnaire des gares, des  
autorités organisatrices de transport concernées,  
des autorités organisatrices de la mobilité et des  
autres collectivités territoriales concernées, des  
entreprises de transport ferroviaire et des  
usagers. Il est notamment consulté sur les  
projets d'investissement dans et autour de la  
gare, les services en gare, la coordination des  
offres et la multimodalité, l'information des  
voyageurs, la qualité de service et, de façon  
générale, sur toute question relative aux  
prestations rendues dans la gare. (38)

« Les conditions d'application du présent  
article sont fixées par décret. » ; (39)

2° ter (nouveau) \_\_\_\_\_ Après  
l'article L. 2111-10, il est inséré un  
article L. 2111-10-1 A ainsi rédigé : (40)

« Art. L. 2111-10-1 A. – La filiale  
mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 conclut  
avec l'État un contrat d'une durée de cinq ans.  
Ce contrat détermine en particulier les objectifs  
assignés au gestionnaire de gares en matière de  
qualité de service, de trajectoire financière,  
d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de  
sécurité, de rénovation et de propreté des gares  
et de développement équilibré des territoires. (41)

« Le projet de contrat et les projets  
d'actualisation sont soumis pour avis à  
l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (42)

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

3° L'article L. 2141-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2141-1.* – La société SNCF Mobilités exerce, directement ou à travers ses filiales, des ~~activités d'entreprise~~ ferroviaire et d'autres activités prévues par ses statuts.

« Elle exploite les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national, sous réserve ~~des dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-12.~~

« La société SNCF Mobilités est soumise aux dispositions du code de commerce relatives aux sociétés anonymes, aux autres lois générales qui les régissent ainsi qu'aux autres dispositions particulières prévues par la loi. »

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

et routières.

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

3° L'article L. 2141-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2141-1.* – La société SNCF Mobilités exerce, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et d'autres activités prévues par ses statuts.

« Elle exploite, dans ce cadre, les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national, sous réserve du second alinéa du II de l'article 1<sup>er</sup> ter de la loi n° du pour un nouveau pacte ferroviaire.

« La société SNCF Mobilités est soumise aux dispositions du code de commerce relatives aux sociétés anonymes, aux autres lois générales qui les régissent ainsi qu'aux autres dispositions particulières prévues par la loi. » :

4° (nouveau) L'article L. 2101-5 est ainsi modifié :

a) Les I et II sont ainsi rédigés :

« I. – Un accord collectif négocié au niveau du comité de groupe mentionné au III peut définir les conditions d'exercice du dialogue social au sein d'un périmètre regroupant tout ou partie des sociétés du groupe public unifié défini à l'article L. 2101-1 qui appliquent la convention collective nationale mentionnée à l'article L. 2162-1 en vue d'un socle de droits communs à l'ensemble de ces sociétés.

« II. – L'accord mentionné au I du présent article peut définir les attributions d'une instance commune dont la composition et les moyens de fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'État. Par dérogation aux articles L. 2312-78 à L. 2312-81 et L. 2316-23 du code du travail, la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles peut être assurée par cette instance. L'accord précité en définit alors les conditions de contrôle et de mutualisation. » :

43

44

45

46

47

48

49

50

51

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

b) Après le II, il est inséré un II bis ainsi rédigé : (52)

« II bis. – À défaut de conclusion de l'accord prévu au I du présent article dans un délai de six mois à compter de la constitution du groupe public unifié défini à l'article L. 2101-1 du présent code, les modalités prévues aux I et II sont fixées par décret en Conseil d'État et s'appliquent sur le champ du I de l'article L. 2101-2. » : (53)

5° (nouveau) L'article L. 2101-6 est ainsi rédigé : (54)

« Art. L. 2101-6. – La condition d'audience prévue à l'article L. 2122-1 du code du travail est déterminée, pour l'instance mentionnée au I de l'article L. 2101-5 du présent code, en additionnant les suffrages exprimés dans le périmètre prévu au même article L. 2101-5. » (55)

« Les négociations obligatoires prévues par le code du travail se déroulent soit au niveau du périmètre défini au I dudit article L. 2101-5 du présent code pour l'ensemble des sociétés qui le composent, soit au niveau de chacune d'entre elles. » (56)

« La répartition des thèmes de négociations en tout ou partie entre les niveaux prévus à l'alinéa précédent, selon que les mesures envisagées concernent une ou plusieurs des sociétés, est fixée par voie d'accord conclu dans les conditions fixées à l'article L. 2232-33 du code du travail au niveau du périmètre défini au I de l'article L. 2101-5 du présent code. À défaut d'accord, cette répartition est effectuée chaque année, en tenant compte de la portée des mesures envisagées pour la ou les sociétés concernées, par décision unilatérale de la direction de la société nationale SNCF après avis de l'instance prévue au I du même article L. 2101-5. » (57)

« Les accords collectifs négociés au niveau de l'ensemble des sociétés sont soumis au régime des accords d'entreprise. » (58)

II. – Les statuts initiaux de la société nationale SNCF, de la société SNCF Réseau et de la société SNCF Mobilités sont fixés par décret en Conseil d'État. Ils sont par la suite modifiés selon les règles prévues par le code de

II. – Les statuts initiaux de la société nationale SNCF, de la société SNCF Réseau, de sa filiale chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports et de (59)

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

commerce.

III. – Les I et II du présent article entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Les modifications de l'organisation du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, rendues nécessaires par la mise en œuvre des dispositions prévues par le présent article au 1<sup>er</sup> janvier 2020 ne portent pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels employés à cette date par les établissements publics SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

IV. – À compter du 12 décembre 2020, le deuxième alinéa de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du I du présent article, est ainsi rédigé :

« Elle exploite les services publics de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national. »

V. – À compter du 25 décembre 2023, le deuxième alinéa de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du IV du présent article, est supprimé.

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

la société SNCF Mobilités sont fixés par décret en Conseil d'État. Ils sont par la suite modifiés selon les règles prévues par le code de commerce.

III. – *(Non modifié)*

IV. – À compter du 12 décembre 2020, le deuxième alinéa de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du I du présent article, est ainsi rédigé :

« Elle exploite, dans ce cadre, les services publics de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national. »

V. – *(Non modifié)*

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

I. – L'article L. 2111-10-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-10-1. – I. – La situation financière de SNCF Réseau est appréciée au regard du ratio entre sa dette financière nette et sa marge opérationnelle, défini sur le périmètre social de SNCF Réseau. À partir de 2027, ce ratio ne peut dépasser un niveau plafond fixé dans les statuts de la société SNCF Réseau approuvés avant le 31 décembre 2019.

« À partir de 2027, les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de lui permettre de maîtriser sa dette, dans le respect du niveau plafond, selon les principes suivants :

« 1° Le montant des investissements à la

60

61

62

63

1

2

3

4

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

charge de SNCF Réseau ne peut conduire à ce que le ratio prévu au premier alinéa dépasse le niveau plafond applicable. SNCF Réseau s'assure de ce respect lors de l'élaboration du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 et de ses budgets annuels. En cas d'écart constaté en cours d'exécution du budget annuel, SNCF Réseau prend toute mesure lui permettant de respecter ce niveau plafond l'année suivante ;

« 2° Pour tout projet d'investissements de renouvellement, de modernisation ou de développement du réseau ferré national réalisé sur demande de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre tiers, SNCF Réseau détermine sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement.

⑤

« II. – Pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2026, période dite de convergence, les statuts de l'entreprise approuvés avant le 31 décembre 2019 fixent les modalités de convergence afin que le ratio atteigne le niveau plafond mentionné au I du présent article le 31 décembre 2026 au plus tard. Tant que le ratio n'a pas atteint le niveau plafond mentionné au même I, les règles de financement des investissements de SNCF Réseau respectent en outre les principes suivants :

⑥

« 1° Pour tout projet d'investissements de renouvellement ou de modernisation du réseau ferré national réalisé sur demande de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre tiers, SNCF Réseau détermine sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement ;

⑦

« 2° SNCF Réseau ne peut contribuer au financement d'investissements de développement du réseau ferré national.

⑧

« III. – La contribution de SNCF Réseau au financement des investissements au sens du présent article s'entend quels que soient le montage retenu et la nature de la contribution de

⑨

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

SNCF Réseau, y compris lorsque celle-ci revêt la forme d'une garantie, prises de participations ou des avances.

« IV. – Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières 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. 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 modalités d'application du présent article sont définies par décret. »

II. – Le début du deuxième alinéa de l'article L. 2111-3 du code des transports est ainsi rédigé : « Les 1° et 2° du II de l'article L. 2111-10-1 ne sont pas applicables à la participation ... (le reste sans changement). »

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

La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent procéder jusqu'au 31 décembre 2019 à des recrutements de personnels soumis au statut mentionné à l'article L. 2101-2 du code des transports.

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

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

1° Le premier alinéa de l'article L. 2161-1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 » sont remplacés par les mots : « à la société nationale SNCF et aux sociétés relevant du champ mentionné au I de l'article L. 2101-2 » ;

b) Les mots : « ou d'une attestation de sécurité délivrés » sont remplacés par le mot : « délivré » ;

c) Après le mot : « voyageurs, », le mot : « et » est supprimé ;

⑩

⑪

⑫

①

②

③

④

⑤



**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

d) Sont ajoutés les mots : « et aux entreprises dont l'activité principale est la maintenance, hors réparation, des matériels ferroviaires roulants ou l'exercice des tâches et des fonctions de sécurité ferroviaire » ;

⑥

2° L'article L. 2162-1 est ainsi modifié :

⑦

a) Les mots : « des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 » sont remplacés par les mots : « de la société nationale SNCF et des sociétés relevant du champ mentionné au I de l'article L. 2101-2 » ;

⑧

b) Les mots : « ou d'une attestation de sécurité délivrés » sont remplacés par le mot : « délivré » ;

⑨

c) Après le mot : « voyageurs, », le mot : « et » est supprimé ;

⑩

d) Sont ajoutés les mots : « et aux entreprises dont l'activité principale est la maintenance, hors réparation, des matériels ferroviaires roulants ou l'exercice des tâches et des fonctions de sécurité ferroviaire ».

⑪

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

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour ~~améliorer le fonctionnement~~ du groupe public ferroviaire dans le contexte de l'achèvement de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire et à ce titre :

1° Fixer les conditions de création du groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales, en prévoyant notamment :

a) L'attribution aux sociétés SNCF, SNCF Mobilités ~~et~~ SNCF Réseau ~~et~~ à leurs

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

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, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transformation du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports, ainsi que des filiales des entités constituant celui-ci, en un groupe public unifié tel qu'issu de l'article L. 2101-1 du même code modifié par la loi n° du pour un nouveau pacte ferroviaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, dans le contexte de l'achèvement de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire et dans le respect des engagements de la France dans la lutte contre le réchauffement climatique et à ce titre :

①

1° Fixer les conditions de création du groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales, en prévoyant notamment :

②

a) L'attribution aux sociétés SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et, le cas

③

### Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

filiales, chacune selon son objet, de tout ou partie des biens, droits et obligations des établissements publics nationaux à caractère industriel et commercial constituant le groupe public ferroviaire au sens de l'article L. 2101-1 du code des transports dans sa rédaction antérieure à la présente loi, ~~le cas échéant, par la voie de la transformation en sociétés de ces établissements ;~~

b) Les conditions dans lesquelles certaines missions de la société nationale SNCF sont assurées au sein du groupe public ;

c) Les conditions dans lesquelles les contrats de travail se poursuivent pour assurer la mise en œuvre du groupe public et les effets en résultant sur le droit social applicable ;

d) La réunification de la gestion des gares de voyageurs ;

e) Les modalités transitoires de gestion des sociétés composant le groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales jusqu'à l'installation des différents organes prévus par leurs statuts ;

1° bis (nouveau) Fixer les conditions de fonctionnement du groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales, en prévoyant notamment :

a) Les modalités de ~~gouvernance de la société nationale SNCF~~, en veillant à garantir la représentation adaptée des ~~parties prenantes~~ ;

### Texte adopté par le Sénat en première lecture

échéant, à leurs filiales, chacune selon son objet, ou le retour à l'État, de tout ou partie des biens, droits et obligations des établissements publics nationaux à caractère industriel et commercial constituant le groupe public ferroviaire au sens de l'article L. 2101-1 du code des transports dans sa rédaction antérieure à la présente loi ;

a bis) (nouveau) Des mesures d'application aux sociétés mentionnées au a de la législation applicable aux établissements publics nationaux à caractère industriel et commercial, ou d'adaptation de cette législation, notamment en matière de protection de l'environnement, d'urbanisme, de maîtrise d'ouvrage et de commande publique ;

b) Les conditions dans lesquelles certaines missions de la société nationale SNCF sont assurées au sein du groupe public ;

c) Les conditions dans lesquelles les contrats de travail se poursuivent pour assurer la mise en œuvre du groupe public et les effets en résultant sur le droit social applicable ;

d) La réunification de la gestion des gares de voyageurs ;

e) Les modalités transitoires de gestion des sociétés composant le groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales jusqu'à l'installation des différents organes prévus par leurs statuts ;

f) (nouveau) Les mesures transitoires ou, le cas échéant, dérogatoires à l'application des dispositions du code de commerce relatives aux sociétés anonymes durant les premiers exercices suivant la date de constitution de la société nationale SNCF et de ses filiales ;

1° bis Fixer les conditions de fonctionnement du groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales, en prévoyant notamment :

a) Les modalités de sa gouvernance, en veillant à garantir la représentation adaptée des acteurs du système ferroviaire et notamment une représentation des collectivités territoriales concernées, des usagers ainsi que des salariés, dans le respect de l'article 7 de l'ordonnance

④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

b) Les garanties propres à assurer l'indépendance de SNCF Réseau, dans le respect des exigences de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en veillant à l'introduction d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur la nomination de son dirigeant ;

~~e) Le régime des biens relevant du domaine public, dans le respect de leur caractère public ;~~

2° Fixer les conditions de recrutement, d'emploi et de représentation du personnel ainsi que de la négociation collective au sein des sociétés composant le groupe public.

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

L'article L. 2111-25 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Le calcul des redevances d'infrastructure ~~perçues par SNCF Réseau et liées à l'utilisation du réseau ferré national~~ mentionnées au 1° de l'article L. 2111-24 tient

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique ;

b) Les garanties propres à assurer l'indépendance de SNCF Réseau, dans le respect des exigences de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en veillant à l'introduction d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur la nomination, le renouvellement et la révocation de son dirigeant afin de garantir son indépendance à l'égard des entreprises exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une filiale, une activité d'entreprise ferroviaire ;

b bis et c) (Supprimés)

d) Les modalités de contractualisation entre l'État et la société nationale SNCF ou ses filiales, en veillant à prendre en compte, en particulier, les objectifs assignés à la gestion de l'infrastructure ;

1° ter (nouveau) Déterminer le régime des biens dont le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports dans sa rédaction antérieure à la présente loi est propriétaire ou affectataire, dans le respect du caractère public des biens appartenant au domaine public ;

2° Fixer les conditions de recrutement, d'emploi et de représentation du personnel ainsi que de la négociation collective au sein des sociétés composant le groupe public.

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

L'article L. 2111-25 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Le calcul des redevances d'infrastructure mentionnées au 1° de l'article L. 2111-24 tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du

⑫

⑬

⑭

⑮

⑯

①

②

③

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national; de la nécessité de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire ~~et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale~~; il tient compte, lorsque le marché s'y prête, et sur le segment de marché considéré, de la soutenabilité des ~~peages~~ et de la valeur économique, pour l'attributaire de la capacité d'infrastructure, de l'utilisation du réseau ferré national et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires; ~~les principes d'évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle~~. 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. » ;

2° Après le même premier alinéa, ~~il est inséré un alinéa ainsi rédigé~~ :

~~« Les redevances tiennent compte des objectifs d'aménagement des territoires mentionnés à l'article L. 2100-1. À ce titre, leur niveau ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure par des opérateurs sur certains segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation de ces segments de marché, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête. »~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale; il tient également compte de la nécessité de tenir les engagements de desserte par des trains à grande vitesse pris par l'État dans le cadre de la construction des lignes à grande vitesse, y compris pour les gares devant être desservies par le prolongement des lignes nouvelles dont la réalisation a été reportée et qui dans l'attente le demeurent par des trains à grande vitesse utilisant les voies existantes, et de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire; enfin, il tient compte, lorsque le marché s'y prête, et sur le segment de marché considéré, de la soutenabilité des redevances et de la valeur économique, pour l'attributaire de la capacité d'infrastructure, de l'utilisation du réseau ferré national et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. 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. Les principes et montants des redevances peuvent être fixés de façon pluriannuelle, sur une période ne pouvant excéder cinq ans. » ;

2° Après le même premier alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« En vue d'assurer les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, le niveau des redevances ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure sur certains segments de marché par des opérateurs qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire sur ces segments, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

« Pour les services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, la soutenabilité des redevances est évaluée selon des modalités permettant de prendre en compte les spécificités de tels services, en particulier l'existence d'une contribution financière des autorités organisatrices à leur exploitation, en vue d'assurer, le cas échéant, que les majorations sont définies sur la base de principes efficaces,

④

⑤

⑥

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

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

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

1° L'article L. 2121-12 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-12.* – Les entreprises ferroviaires peuvent assurer ~~librement~~ des services de transport ferroviaire ~~de voyageurs et de marchandises, sous réserve des~~ articles L. 2122-9 et L. 2133-1.

« Lorsqu'un candidat, au sens de l'article L. 2122-11, a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un nouveau service de transport de voyageurs, il le notifie aux gestionnaires ~~de~~ l'infrastructure concernés et à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans des conditions fixées par voie réglementaire. » ;

2° Le I de l'article L. 2122-9 est ainsi modifié :

a) Les mots : « autorisées à exploiter des services de transport » sont supprimés et les mots : « sans discrimination » sont remplacés par les mots : « non discriminatoires » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'exercice de ce droit d'accès peut être limité ou interdit, dans les conditions définies à l'article L. 2133-1. » ;

3° L'article L. 2133-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2133-1.* – Sur saisine de l'autorité ou ~~d'~~une des autorités organisatrices

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

transparents et non discriminatoires. »

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

Après le mot : « saturées », la fin du dernier alinéa de l'article L. 2122-4-1 du code des transports est ainsi rédigée : « , en particulier celles dont bénéficient les services assurant des dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire, ainsi que les modalités de prise en compte des besoins de capacités des services de fret ferroviaire dans le cadre du processus de répartition des capacités de l'infrastructure. »

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

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2121-12 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-12.* – Les entreprises ferroviaires peuvent assurer des services de transport ferroviaire dans les conditions prévues au présent article et aux articles L. 2122-9 et L. 2133-1.

« Lorsqu'un candidat, au sens de l'article L. 2122-11, a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un nouveau service de transport de voyageurs, il le notifie aux gestionnaires d'infrastructure concernés et à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans des conditions fixées par voie réglementaire. L'autorité publique sans délai cette notification. » ;

2° Le I de l'article L. 2122-9 est ainsi modifié :

a) Les mots : « autorisées à exploiter des services de transport » sont supprimés et les mots : « sans discrimination » sont remplacés par les mots : « non discriminatoires » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'exercice de ce droit d'accès peut être limité ou interdit, dans les conditions définies à l'article L. 2133-1. » ;

3° L'article L. 2133-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2133-1.* – Sur saisine de l'autorité ou de l'une des autorités organisatrices

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

~~qui ont~~ attribué le ~~contrat~~ de service public, de l'État, ~~du ou des gestionnaires d'infrastructure~~ ou de l'entreprise chargée de l'exécution du ~~contrat~~ de service public ~~concernés~~, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut limiter ou interdire l'exercice du droit d'accès mentionné au I de l'article L. 2122-9 aux nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée ~~sur le réseau ferroviaire~~ ~~lorsque~~ l'équilibre économique d'un ou plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif ~~est susceptible d'être compromis par ledit droit d'accès.~~

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est saisie dans un délai d'un mois à compter de la publication de la notification mentionnée à l'article L. 2121-12. ~~Sa décision est prise~~ dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction, sur la base d'une analyse économique objective et de critères préétablis, et ~~notifiée~~ au demandeur. ~~Lorsque~~ le service de transport de voyageurs envisagé est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public, ~~l'autorité précise, en complément de sa décision,~~ les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès au réseau ferroviaire soient remplies.

~~« Les décisions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont publiées sans délai. Elles sont susceptibles de recours devant le Conseil d'État. »~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

ayant attribué le ou les contrats de service public, de l'entreprise chargée de l'exécution de ce ou de ces contrats de service public, de l'État ou du gestionnaire d'infrastructure, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut limiter ou interdire l'exercice du droit d'accès mentionné au I de l'article L. 2122-9 aux nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est saisie dans un délai d'un mois à compter de la publication de la notification mentionnée à l'article L. 2121-12. Elle rend sa décision dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction, sur la base d'une analyse économique objective et de critères préétablis, et la notifie au demandeur. Lorsqu'elle décide que le service de transport de voyageurs envisagé est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public, elle indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès au réseau ferroviaire soient remplies.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières précise les conditions dans lesquelles l'autorité organisatrice qui a attribué le ou les contrats de service public, l'entreprise ferroviaire qui exécute ce ou ces contrats de service public, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ayant déclaré son intention d'assurer le service faisant l'objet de la décision peuvent demander le réexamen de ladite décision dans un délai d'un mois après sa notification.

« La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est susceptible de recours devant le Conseil d'État. » ;

4° (nouveau) Le 8° de l'article L. 1263-2 est ainsi rédigé :

« 8° À la création de services de transport de personnes librement organisés en

⑩

⑪

⑫

⑬

⑭

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

II. – Le présent article s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 en tant qu'il concerne les demandes d'accès au réseau ferroviaire pour les services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs en vue de leur exploitation à compter du 12 décembre 2020.

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

application de l'article L. 2121-12 ; »

5° (nouveau) Après le mot : « réserve », la fin du 1° de l'article L. 2141-1 est ainsi rédigée : « du second alinéa du II de l'article 1<sup>er</sup> ter de la loi n° du pour un nouveau pacte ferroviaire : ».

II. – Le présent article s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 en tant qu'il concerne les demandes d'accès au réseau ferroviaire pour les services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs en vue de leur exploitation à compter du 12 décembre 2020.

Les articles L. 1263-2, L. 2121-12 et L. 2133-1 du code des transports, dans leur rédaction antérieure à la présente loi, continuent à s'appliquer aux services de transport ferroviaire de personnes mentionnés à l'article L. 2121-12 dans sa rédaction antérieure à la présente loi et effectués jusqu'au 11 décembre 2020.

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

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2100-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il effectue un suivi des aspects économiques du système de transport ferroviaire, notamment de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire. » ;

b) Le quatrième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut rendre des avis ou adresser des recommandations au ministre chargé des transports à son initiative ou sur saisine de celui-ci. » ;

c) Le cinquième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut demander des travaux de recherche et des études socio-économiques relevant de son domaine de compétence auprès des organismes placés sous la tutelle des ministres chargés des transports, de l'environnement et de l'aménagement du territoire. » ;

2° L'article L. 2133-1-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

⑮

⑯

⑰

①

②

③

④

⑤

⑥

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit chaque année un état des lieux de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire. »

⑦

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

Le Haut Comité du système de transport ferroviaire remet aux commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat un rapport annuel sur la situation du système ferroviaire national contenant l'évolution d'indicateurs de performances précis.

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

L'article L. 2100-4 du code des transports est ainsi modifié :

①

1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Des représentants de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et du ministre chargé des transports peuvent participer, en qualité d'observateurs, aux réunions du comité des opérateurs du réseau. » ;

②

2° Le troisième alinéa est ainsi modifié :

③

a) À la première phrase, après les mots : « du réseau », sont insérés les mots : « contribue à la réalisation des objectifs énoncés à l'article L. 2100-2. Il » ;

④

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Il peut être saisi par le ministre chargé des transports de toute demande d'avis ou d'étude technique en rapport avec la réalisation des objectifs énoncés à l'article L. 2100-2. » ;

⑤

3° Le quatrième alinéa est ainsi modifié :

⑥

a) À la première phrase, après les mots : « et les », il est inséré le mot : « autres » ;

⑦

b) À la même première phrase, sont ajoutés les mots : « , et à favoriser la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 2100-2 ».

⑧

**Article 2**

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de la

**Article 2**

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de la



**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, dans sa rédaction résultant de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

**Article 2 bis (nouveau)**

Après l'article L. 1241-6 du code des transports, ~~il est inséré un article L. 1241-6-1~~ ainsi rédigé :

« ~~Art. L. 1241-6-1.~~ – I. – Pour les services ~~ferroviaires~~ mentionnés à l'article L. 1241-1 créés entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, le Syndicat des transports d'Île-de-France ~~peut décider~~, par dérogation à l'article L. 2141-1 :

« 1° ~~De~~ fournir lui-même ces services ou ~~à~~ attribuer des contrats de service public relatifs à ces services dans les conditions prévues au 2 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;

« 2° ~~D~~ attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence ~~préalables~~.

« ~~H.~~ – Toute convention conclue entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023 ~~pour~~ l'application de l'article L. 2141-1 se poursuit ~~pour une durée conforme à l'échéance prévue par ladite convention et qui ne dépasse pas dix ans.~~

« III. – L'exécution des services ~~ferroviaires~~ mentionnés à l'article L. 1241-1 créés avant le 3 décembre 2019 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, dans sa rédaction résultant de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

**Article 2 bis**

La section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1241-7-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-7-1. – I. – Pour les services de transport ferroviaire de voyageurs mentionnés à l'article L. 1241-1 créés entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, le Syndicat des transports d'Île-de-France peut, par dérogation à l'article L. 2141-1 :

« 1° Fournir lui-même ces services ou attribuer des contrats de service public relatifs à ces services dans les conditions prévues au 2 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;

« 2° Attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence.

« Toute convention conclue entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023 en application de l'article L. 2141-1 se poursuit jusqu'au terme qu'elle a fixé, sa durée ne pouvant excéder dix ans.

« II. – (Supprimé)

« III. – L'exécution des services de transport ferroviaire de voyageurs mentionnés à l'article L. 1241-1 créés avant le 3 décembre 2019 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

date.

« Elle se termine :

« 1° Pour les services de transport ferroviaire qui ne font pas partie du réseau express régional, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, ~~qui ne saurait être antérieure au 25 décembre 2023 et ne saurait être postérieure au 24 décembre 2033 ;~~

« 2° Pour les services de transport ferroviaire qui font partie du réseau express régional, à l'exception des services de transport ferroviaire empruntant pour une partie de leur parcours les mêmes lignes que les services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, ~~qui ne saurait être antérieure au 25 décembre 2033 et ne saurait être postérieure à la date mentionnée au même 3° ;~~

« 3° Pour les services de transport ferroviaire qui font partie du réseau express régional empruntant pour une partie de leur parcours les mêmes lignes que les services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6, à la date mentionnée au même 3°.

« IV. – ~~La désignation de l'exploitant des services mentionnés aux I à III du présent article vaut inscription au plan régional de transport.~~

« V. – L'application des dispositions prévues aux I à ~~IV~~ relatives aux conditions de poursuite et d'extinction des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d'aucune indemnité.

« Sauf stipulation contraire prévue par la convention, dans l'hypothèse où le Syndicat des

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

règles applicables à cette date.

« Elle se termine :

« 1° Pour les services de transport ferroviaire qui ne font pas partie du réseau express régional, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et le 31 décembre 2032 ;

« 2° Pour les services de transport ferroviaire qui font partie du réseau express régional, à l'exception des services de transport ferroviaire empruntant pour une partie de leur parcours les mêmes lignes que les services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2033 et la date mentionnée au même 3° ;

« 2° bis (nouveau) Par dérogation au 2° du présent article, pour les services mentionnés au même 2° opérés sur des lignes dont l'infrastructure est récente ou a fait l'objet d'une extension mise en service à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et la date mentionnée au 3° du II de l'article L. 1241-6 ;

« 3° Pour les services de transport ferroviaire qui font partie du réseau express régional empruntant pour une partie de leur parcours les mêmes lignes que les services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6, à la date mentionnée au même 3°.

« IV. – (*Supprimé*)

« V. – L'application des dispositions prévues aux I à III du présent article relatives aux conditions de poursuite et d'extinction des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d'aucune indemnité.

« Sauf stipulation contraire prévue par la convention, dans l'hypothèse où le Syndicat des

⑧

⑨

⑩

⑪

⑫

⑬

⑭

⑮

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

transports d'Île-de-France souhaite en remettre en cause soit la durée, soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention. »

**Article 2 ter (nouveau)**

La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° L'article L. 2121-1 est ainsi rédigé :

« ~~Art. L. 2121-1. – Les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national et les services routiers effectués, le cas échéant, en substitution de ces services ferroviaires sont assurés par les entreprises qui ont conclu avec l'État, autorité organisatrice de ces services, un contrat de service public.~~ » ;

2° L'article L. 2121-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« La région est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional. À ce titre, elle est chargée de l'organisation : » ;

b) Le 1° est ainsi rédigé :

« 1° Des services publics de transport ferroviaire de voyageurs effectués sur son ressort territorial ~~ou, dans le respect de l'équilibre économique des services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

transports d'Île-de-France souhaite en remettre en cause soit la durée, soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention. »

**Article 2 ter**

I. – La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° L'article L. 2121-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-1. – L'État est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national et les services de transport routier effectués, le cas échéant, en substitution de ces services ferroviaires. » ;

1° bis (nouveau) – Après l'article L. 2121-1, il est inséré un article L. 2121-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-1-1. – Pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire et préserver des dessertes directes sans correspondance, l'État conclut des contrats de service public pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes pouvant inclure des services à grande vitesse. Les services faisant l'objet du contrat peuvent comprendre des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas leurs coûts. » ;

2° L'article L. 2121-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« La région est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional. À ce titre, elle est chargée de l'organisation : » ;

b) Le 1° est ainsi rédigé :

« 1° Des services publics de transport ferroviaire de voyageurs effectués sur son ressort territorial ou desservant son territoire ; »

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

~~existants, desservant son territoire ; »~~

~~c) Après le 2°, il est inséré un alinéa  
ainsi rédigé :~~

~~« Lorsque la région envisage de créer un  
nouveau service public de transport ferroviaire  
de voyageurs se prolongeant en dehors de son  
ressort territorial, l'Autorité de régulation des  
activités ferroviaires et routières peut rendre, sur  
demande d'une entreprise assurant un service de  
transport ferroviaire de voyageurs librement  
organisé, un avis sur l'incidence du nouveau  
service public envisagé sur l'équilibre  
économique du service que cette entreprise  
exploite. »~~

**Article 2 quater (nouveau)**

I. – Le code des transports est ainsi  
modifié :

1° Après le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du  
livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie, il est inséré un  
chapitre I<sup>er bis</sup> ainsi rédigé :

« CHAPITRE I<sup>ER</sup> BIS

« Règles applicables aux contrats de  
service public de transport ferroviaire de

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

c) (*Supprimé*)

3° (nouveau) Après l'article L. 2121-4-1,  
il est inséré un article L. 2121-4-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-4-2. – Lorsqu'une région  
conclut un contrat de service public avec une  
entreprise offrant un service de voyageurs  
librement organisé pour qu'elle adapte les  
conditions d'exploitation du service dans son  
territoire ou qu'elle autorise la montée à bord de  
voyageurs régionaux, elle peut saisir l'Autorité  
de régulation des activités ferroviaires et  
routières pour avis sur le contrat de service  
public. Cet avis a pour objet de vérifier que les  
conditions financières du contrat correspondent  
bien au coût imputable aux modifications de  
services demandées par la région ou aux  
voyageurs additionnels montant à bord. »

II (nouveau). – À partir du  
25 décembre 2023, à la première phrase de  
l'article L. 2121-4-2 du code des transports,  
après la première occurrence du mot :  
« public », sont insérés les mots : « dans les  
conditions prévues à l'article L. 2121-14 ».

**Article 2 quater**

I. – Le code des transports est ainsi  
modifié :

1° Après le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du  
livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie, il est inséré un  
chapitre I<sup>er bis</sup> ainsi rédigé :

« CHAPITRE I<sup>ER</sup> BIS

« Règles applicables aux contrats de  
service public de transport ferroviaire de

⑪

⑫

⑬

⑭

①

②

③

④

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

*voyageurs*

« Art. L. 2121-13. – Le présent chapitre est applicable aux contrats de service public relatifs à des services ~~publiques~~ de transport ferroviaire de voyageurs attribués par les autorités organisatrices mentionnées au chapitre I<sup>er</sup> du présent titre.

« Section 1

**« Passation et exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs**

« Art. L. 2121-14. – Les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs sont attribués après publicité et mise en concurrence ~~préalables~~, sous réserve des possibilités d'attribution directe prévues à l'article L. 2121-15.

« Art. L. 2121-15. – Par dérogation à l'article L. 2121-14, l'autorité organisatrice peut attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs dans les ~~cas prévus~~ aux 2, ~~3 bis~~, 4, ~~4 bis~~, 4 ~~ter~~ et 5 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

~~« Pour l'application de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité, toute personne à qui la décision est~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

*voyageurs*

« Art. L. 2121-13. – Le présent chapitre est applicable aux contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de voyageurs attribués par les autorités organisatrices mentionnées au chapitre I<sup>er</sup> du présent titre.

« Section 1

**« Passation et exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs**

« Art. L. 2121-14. – Les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs sont attribués après publicité et mise en concurrence, sous réserve des possibilités d'attribution directe prévues à l'article L. 2121-15.

« Art. L. 2121-14-1. – L'autorité organisatrice de transport communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public les informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, détermine les catégories d'informations concernées et les conditions dans lesquelles des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale peuvent, si cela est strictement nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, être communiquées, de façon à en protéger la confidentialité.

« Art. L. 2121-15. – ~~I.~~ – Par dérogation à l'article L. 2121-14, l'autorité organisatrice peut attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs dans les conditions prévues aux 2, 4, 4 ~~ter~~ et 5 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

« Toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief peut demander à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'évaluer, préalablement à

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

susceptible de faire grief peut demander à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'évaluer, préalablement à l'attribution du contrat, la décision motivée prise par l'autorité organisatrice d'attribuer un contrat de service public en application ~~des 3 bis, 4 bis ou 4 ter~~ du même article 5.

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

~~« Art. L. 2121-16. – Sans préjudice des stipulations particulières prévues dans les contrats de service public, les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants d'installation de service transmettent à l'autorité organisatrice qui en fait la demande toute information relative à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public qui s'avère nécessaire pour mener les procédures~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

l'attribution du contrat, la décision motivée prise par l'autorité organisatrice d'attribuer un contrat de service public en application du 4 ter de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité. Cette évaluation donne lieu à un avis consultatif.

« II (nouveau). – Par dérogation à l'article L. 2121-14, l'autorité organisatrice peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières rendu dans les conditions fixées au III du présent article, attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs dans les conditions prévues aux 3 bis et 4 bis de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité.

« III (nouveau). – L'autorité organisatrice de transport saisit l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de son projet de décision motivée d'attribuer directement un contrat de service public dans les conditions prévues au 3 bis ou au 4 bis précités. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis sur ce projet dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine.

« IV (nouveau). – Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« Section 1 bis

**« Transmission aux autorités  
organisatrices des informations relatives aux  
services faisant l'objet d'un contrat de service  
public**

« Art. L. 2121-16. – Les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service transmettent à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information relative à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. Les entreprises, les

12

13

14

15

16

17

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

~~d'attribution des contrats de service public.~~

~~« Les entreprises, les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants d'installation de service indiquent quelles informations ils estiment relever du secret en matière industrielle ou commerciale.~~

~~« L'autorité organisatrice garantit la protection des informations confidentielles et établit à cette fin un plan de gestion des informations confidentielles qui définit les mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel de l'interdiction de divulgation de ces informations.~~

~~« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, fixe les conditions d'application du présent article. Ce décret établit notamment la liste des informations mentionnées au premier alinéa. » ;~~

2° Le titre VI du livre II de la première partie est ainsi modifié :

a) Après le 8° de l'article L. 1263-2, il est inséré un 9° ainsi rédigé :

« 9° Aux règles relatives à la communication d'informations aux autorités organisatrices de transport ou aux entreprises ferroviaires prévues à l'article L. 2121-16. » ;

b) L'article L. 1264-7 est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° Le manquement aux obligations de transmission d'informations aux autorités

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service indiquent quelles informations ils estiment relever du secret en matière industrielle et commerciale.

« L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services de l'autorité organisatrice responsables de la passation et du suivi de l'exécution du contrat de service public ou n'ayant pas été chargée par l'autorité organisatrice d'exercer ces missions en tant que prestataire, des informations transmises en application du premier alinéa du présent article relevant du secret en matière industrielle et commerciale, à l'exception de la communication des informations effectuée en application de l'article L. 2121-14-1 du présent code.

« L'autorité organisatrice établit un plan de gestion des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, qui définit des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel et par toute personne travaillant pour son compte de l'interdiction de divulgation de ces informations.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa du présent article, ainsi que les délais dans lesquels ces informations sont transmises. » ;

2° Le titre VI du livre II de la première partie est ainsi modifié :

a) Après le 8° de l'article L. 1263-2, il est inséré un 9° ainsi rédigé :

« 9° Aux règles relatives à la communication d'informations aux autorités organisatrices de transport ou aux entreprises ferroviaires prévues aux articles L. 2121-14-1 et L. 2121-16. » ;

b) L'article L. 1264-7 est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° Le manquement aux obligations de transmission d'informations aux autorités

18

19

20

21

22

23

24

25

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

organisatrices prévues à l'article L. 2121-16. »

II. – Le présent article s'applique aux contrats de service public en cours d'exécution à ~~la date d'entrée en vigueur~~ de la présente loi. Toutefois, sous réserve des dispositions relatives aux modalités d'exécution des services ferroviaires mentionnées à l'article L. 1241-1 du code des transports attribués à SNCF Mobilités, les articles L. 2121-14 et L. 2121-15 du même code, dans leur rédaction résultant du présent article, entrent en vigueur le 25 décembre 2023.

**Article 2 quinquies A (nouveau)**

La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> bis du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 2 quater de la présente loi, est complétée par un article L. ~~2121-16-1~~ ainsi rédigé :

« Art. L. ~~2121-16-1~~. – L'exécution du service de transport ferroviaire de voyageurs prévu dans un contrat de service public est assurée par une entreprise titulaire des autorisations délivrées en application de l'article L. 2221-1 et dont l'activité principale est le transport ferroviaire. »

**Article 2 quinquies (nouveau)**

I. – Le chapitre I<sup>er</sup> bis du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, ~~tel~~ qu'il résulte des articles 2 quater et 2 quinquies A de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

**« Changement d'attributaire d'un  
contrat de service public de transport  
ferroviaire de voyageurs**

« Art. L. 2121-17. – Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs, les contrats de travail en cours depuis au moins six mois des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur, dans les conditions définies aux articles L. 2121-18 à L. 2121-21.

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

organisatrices prévues à l'article L. 2121-16. »

II. – Le présent article s'applique aux contrats de service public en cours d'exécution au lendemain de la publication de la présente loi. Toutefois, sous réserve des dispositions relatives aux modalités d'exécution des services ferroviaires mentionnées à l'article L. 1241-1 du code des transports attribués à SNCF Mobilités, les articles L. 2121-14 et L. 2121-15 du même code, dans leur rédaction résultant du présent article, entrent en vigueur le 25 décembre 2023.

**Article 2 quinquies A**

La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> bis du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 2 quater de la présente loi, est complétée par un article L. 2121-15-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-15-1. – L'exécution du service de transport ferroviaire de voyageurs prévu dans un contrat de service public est assurée par une entreprise titulaire des autorisations délivrées en application de l'article L. 2221-1 et dont l'activité principale est le transport ferroviaire. »

**Article 2 quinquies**

I. – Le chapitre I<sup>er</sup> bis du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, tel qu'il résulte des articles 2 quater et 2 quinquies A de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

**« Changement d'attributaire d'un  
contrat de service public de transport  
ferroviaire de voyageurs**

« Art. L. 2121-17. – Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs ou sur des activités participant à sa réalisation, les contrats de travail en cours depuis au moins six mois des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur, dans les conditions définies aux articles L. 2121-18 à L. 2121-21. Le cas

②

①

②

①

②

③

④



**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

« La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert des garanties prévues aux articles L. 2121-22 à L. ~~2121-26~~.

« Art. L. 2121-18. – Un décret en Conseil d'État, pris après consultation des autorités organisatrices, des représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales représentatives au niveau de la convention collective de la branche ferroviaire, détermine :

« 1° Les informations transmises aux salariés et à leurs représentants par leur employeur, désigné "cédant", ~~et~~ le cas échéant par le nouvel attributaire, désigné "cessionnaire", durant les différentes phases d'attribution du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire ;

« 2° Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1° sont transmises ;

« 3° Les modalités d'accompagnement

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

échéant, il en est de même des contrats de travail des salariés du cédant assurant des activités de gestion ou d'exploitation des gares de voyageurs à l'occasion de leur intégration dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

« La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert des garanties prévues aux articles L. 2121-22 à L. 2121-24 ainsi que du maintien de l'application à ces salariés des dispositions de la convention collective mentionnée à l'article L. 2162-1 en vigueur à la date du transfert.

« Les dispositions du présent article s'appliquent également lorsque l'autorité organisatrice décide :

« 1° (nouveau) De fournir elle-même un service public de transport ferroviaire portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs ou d'en attribuer l'exécution à une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services :

« 2° (nouveau) D'attribuer directement à un opérateur un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs.

« Art. L. 2121-18. – Un décret en Conseil d'État, pris après consultation des autorités organisatrices, des représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales représentatives au niveau de la convention collective de la branche ferroviaire, détermine :

« 1° Les informations transmises aux salariés et à leurs représentants par leur employeur, désigné "cédant", et, le cas échéant, par le nouvel attributaire, désigné "cessionnaire", durant les différentes phases d'attribution du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire ;

« 2° Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1° sont transmises ;

« 3° Les modalités d'accompagnement

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪

⑫

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

individuel et collectif mises en place pour les salariés mentionnés à l'article L. 2121-17 ;

« 4° Les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices intègrent des clauses sociales dans les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

« Art. L. 2121-19. – Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé par le ~~cédat~~ au jour de la publication ~~par l'autorité organisatrice~~ de l'avis d'appel à la concurrence pour l'attribution du contrat ou de ~~l'avis d'information rendant publique~~ son intention d'attribuer ~~un contrat de service public relatif à des services publics de transport ferroviaire de voyageurs ou de la décision manifestant son intention d'attribuer directement le contrat ou de fournir elle-même le service.~~ Il est calculé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé, par catégorie d'emplois, des salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné, à l'exception des missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1-1 et des services d'exploitation des installations d'entretien affectées à des opérations de maintenance lourde, selon des modalités d'application précisées par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 2121-20. – Un accord de branche étendu ou, à défaut, un décret en Conseil d'État fixe :

« 1° Les modalités et critères de désignation des salariés mentionnés à l'article L. 2121-17, par catégorie d'emplois. Ces critères comprennent notamment le taux d'affectation du salarié au service concerné, le lieu d'affectation, le domicile et l'ancienneté

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

individuel et collectif mises en place pour les salariés mentionnés à l'article L. 2121-17 ;

« 4° Les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices intègrent des clauses sociales dans les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

« Art. L. 2121-19. – Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé par l'autorité organisatrice au jour de la publication de l'avis d'appel à la concurrence pour l'attribution du contrat ou de la décision manifestant son intention d'attribuer directement le contrat ou de fournir elle-même le service. Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédat dans les conditions prévues à l'article L. 2121-16 dans un délai de six mois à compter de la notification au Journal officiel de l'Union européenne du lancement de la procédure de mise en concurrence ou de l'attribution directe du contrat. Il est calculé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé, par catégorie d'emplois, des salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné, à l'exception des missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1-1 et des services d'exploitation des installations d'entretien affectées à des opérations de maintenance lourde, selon des modalités d'application précisées par décret en Conseil d'État.

« En cas de différend avec l'autorité organisatrice de transport sur le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur, le cédat peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans les conditions fixées aux articles L. 1263-1 et L. 1263-2. La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'impose aux parties.

« Art. L. 2121-20. – Un accord de branche étendu ou, à défaut, un décret en Conseil d'État fixe :

« 1° Les modalités et critères de désignation des salariés mentionnés à l'article L. 2121-17, par catégorie d'emplois. Ces critères comprennent notamment le taux d'affectation du salarié au service concerné, le lieu d'affectation, le domicile et l'ancienneté

13

14

15

16

17

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

dans le poste ;

« 2° Les conditions dans lesquelles il est fait appel prioritairement au volontariat, parmi les salariés affectés au service concerné ;

« 3° Les modalités et les délais selon lesquels le cédant établit et communique la liste des salariés dont le contrat est susceptible d'être transféré ;

« 4° Les modalités et les délais suivant lesquels le cédant informe individuellement lesdits salariés de l'existence et des conditions du transfert de leur contrat de travail.

« Art. L. 2121-21. – I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard ~~six~~ mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire. Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail.

« II. – Le salarié dont le contrat de travail doit être transféré peut faire connaître son refus par écrit à son employeur dans un délai ~~fixé par décret~~. À défaut de réponse dans ce délai, le salarié est réputé avoir accepté le transfert de son contrat de travail.

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

dans le poste ;

« 2° Les conditions dans lesquelles il est fait appel prioritairement au volontariat, parmi les salariés affectés au service concerné ou ceux concourant à l'exploitation d'un autre service attribué par la même autorité organisatrice possédant les qualifications professionnelles requises ;

« 3° Les modalités et les délais selon lesquels le cédant établit et communique la liste des salariés dont le contrat est susceptible d'être transféré ;

« 4° Les modalités et les délais suivant lesquels le cédant informe individuellement lesdits salariés de l'existence et des conditions du transfert de leur contrat de travail.

« Art. L. 2121-21. – I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard douze mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire. Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.

« II. – Le salarié dont le contrat de travail doit être transféré peut faire connaître son refus par écrit à son employeur dans un délai de deux mois. À défaut de réponse dans ce délai, le salarié est réputé avoir accepté le transfert de son contrat de travail.

« III (nouveau). – Le refus du salarié mentionné au I, dont le taux moyen d'affectation au service concerné sur les douze derniers mois est supérieur à 50 %, constitue le motif de la rupture de son contrat de travail, qui est prononcée par le cessionnaire et prend effet à la date effective du changement d'attributaire. Le cessionnaire notifie au salarié la rupture de son contrat de travail et son motif par tout moyen conférant date certaine dans un délai d'un mois à compter de la date effective du changement d'attributaire. Le salarié a droit à une indemnité versée par le cessionnaire dont le taux et les modalités de calcul sont déterminés par décret en Conseil d'État. Les articles L. 1234-19 et L. 1234-20 du code du travail s'appliquent.

⑮

⑲

⑳

㉑

㉒

㉓

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

« IV (nouveau). – Lorsque le salarié mentionné au I, dont le taux moyen d'affectation au service concerné sur les douze derniers mois est inférieur à 50 %, refuse le transfert de son contrat de travail, le cédant lui présente dans un délai d'un mois à compter de son refus une offre d'emploi disponible situé dans la même région ou, à défaut, situé sur le territoire national dans l'entreprise, relevant de la même catégorie que celui qu'il occupe ou sur un emploi équivalent, par tout moyen conférant date certaine. Le salarié fait connaître son refus par écrit au cédant dans un délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'offre lui a été présentée. L'absence de réponse au cédant dans ce délai vaut acceptation de l'offre proposée. Le refus du salarié constitue le motif de la rupture de son contrat de travail, qui est prononcée par le cédant et prend effet à la date effective du changement d'attributaire. Le cédant notifie au salarié la rupture de son contrat de travail et son motif par tout moyen conférant date certaine dans un délai d'un mois à compter de la date effective du changement d'attributaire. Le salarié a droit à une indemnité versée par le cédant dont le taux et les modalités de calcul sont déterminés par décret en Conseil d'État. Les articles L. 1234-19 et L. 1234-20 du code du travail s'appliquent.

24

« V (nouveau). – La rupture du contrat de travail des salariés est en outre soumise aux règles procédurales spécifiques prévues à la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre IV de la deuxième partie du code du travail.

25

« VI (nouveau). – Lorsque le transfert du contrat de travail entraîne pour le salarié mentionné au I le déplacement de son lieu principal d'affectation dans une autre région, celui-ci peut refuser le transfert. Par dérogation au II, il est tenu d'informer son employeur de son refus dans un délai d'un mois. À défaut, il est réputé avoir accepté le transfert. Le refus du salarié n'emporte aucune conséquence sur la poursuite de son contrat de travail par dérogation aux III et IV.

26

« VII (nouveau). – Le cédant est tenu d'informer sans délai le cessionnaire, par tout moyen conférant date certaine, de la décision des salariés mentionnés au I.

27

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

28

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

« Art. L. 2121-22. – Le changement d'attributaire du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service public de transport ferroviaire de voyageurs entraîne, à l'égard des salariés mentionnés à l'article L. 2121-17 ~~du présent code~~ concernés par ce changement, le maintien des conventions et accords collectifs qui leur sont applicables, ~~dans les conditions prévues aux articles L. 2261-14, L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du code du travail, ainsi que des dispositions réglementaires non statutaires propres au groupe public ferroviaire~~ ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés.

« Art. L. 2121-23. – I. – Les salariés employés par SNCF Mobilités dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel attributaire bénéficient des garanties suivantes :

« 1° Le niveau de leur rémunération ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments de rémunération, comprenant la rémunération fixe, les primes, indemnités et gratifications, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d'employeur, hors éléments exceptionnels. Ce montant correspond au montant net de cotisations salariales. Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent 1° ;

« 2° Le régime prévu à l'article L. 2121-22 est applicable aux dispositions du statut mentionné à l'article L. 2101-2 relatives à la rémunération et aux conditions de classement en position ainsi qu'aux dispositions à caractère réglementaire et aux usages propres au groupe ~~public ferroviaire~~ ayant le même objet.

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

« Art. L. 2121-22. – Le changement d'attributaire du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service public de transport ferroviaire de voyageurs entraîne, à l'égard des salariés mentionnés à l'article L. 2121-17 concernés par ce changement, le maintien des conventions et accords collectifs qui leur sont applicables, ainsi que des dispositions réglementaires propres au groupe mentionné à l'article L. 2101-1, à l'exception du statut et des dispositions prises pour son application, ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues aux articles L. 2261-14, L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du code du travail.

« Art. L. 2121-23. – I. – Les salariés employés par SNCF Mobilités dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel attributaire bénéficient des garanties suivantes :

« 1° Le niveau de leur rémunération ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments de rémunération, comprenant la rémunération fixe, les primes, indemnités, allocations et gratifications, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d'employeur, hors éléments exceptionnels. Ce montant correspond au montant net de cotisations salariales. Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent 1° ;

« 2° Le régime prévu à l'article L. 2121-22 est applicable aux dispositions du statut mentionné à l'article L. 2101-2 relatives à la rémunération et aux conditions de classement en position ainsi qu'aux dispositions à caractère réglementaire et aux usages propres au groupe mentionné à l'article L. 2101-1 ayant le même objet ;

« 3° (nouveau) Les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 avant d'être transférés dans les conditions mentionnées aux articles L. 2121-17 à L. 2121-21 peuvent opter pour l'application dudit statut en cas de réembauche sur un poste vacant au sein du groupe public mentionné à l'article L. 2101-1 entre la troisième et la huitième année qui suit la première attribution du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs après mise en concurrence. Les conditions d'application du présent 3° sont fixées par décret en Conseil

29

30

31

32

33

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

« II. – Les salariés qui ne sont pas mentionnés au I du présent article bénéficient des garanties prévues à l'article L. 2261-13 du code du travail.

« Art. L. 2121-24. – Les salariés précédemment employés par SNCF Mobilités et régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 conservent le bénéfice de la garantie d'emploi selon les motifs prévus par ce même statut lorsque le contrat de travail se poursuit avec un autre employeur.

« Ils continuent de bénéficier des garanties prévues au premier alinéa du présent article, dans les mêmes conditions, en cas de changement d'employeur, à leur initiative, dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par les stipulations de la convention collective nationale de la branche ferroviaire.

~~« Art. L. 2121-25. – En cas de changement d'employeur, les salariés relevant de la convention collective nationale de la branche ferroviaire qui ont été régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 ainsi que leurs ayants droit continuent de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite, dans des conditions définies par décret. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes dans des conditions définies par décret.~~

~~« Art. L. 2121-26. – Un accord de~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

d'État :

« 4° (nouveau) Si l'attributaire du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs rencontre des difficultés d'exploitation susceptibles de rendre impossible la continuité de l'exécution du contrat de service public, l'autorité organisatrice est tenue, en cas de réattribution du contrat de service public, de veiller à ce que les contrats de travail des salariés ayant fait l'objet d'un transfert en application de l'article L. 2121-17 se poursuivent avec le nouveau titulaire du contrat dans les conditions prévues aux articles L. 2121-22 à L. 2121-24. À défaut de réattribution du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, les contrats de travail se poursuivent auprès de l'autorité organisatrice dans les mêmes conditions.

« II. – Les salariés qui ne sont pas mentionnés au I du présent article bénéficient des garanties prévues à l'article L. 2261-13 du code du travail.

« Art. L. 2121-24. – Un accord de branche précise les garanties autres que celles prévues aux articles L. 2121-22 et L. 2121-23 dont bénéficient les salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel attributaire ou d'un autre employeur.

~~« Art. L. 2121-25 et L. 2121-26. – (Supprimés) ».~~

34

35

36

37

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

~~branche précise les garanties autres que celles prévues aux articles L. 2121-22 à L. 2121-25 dont bénéficient les salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel attributaire ou d'un autre employeur. »~~

II. – L'accord de branche mentionné à l'article L. 2121-20 du code des transports dans sa rédaction résultant du présent article est conclu dans un délai de six mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi. À défaut d'accord dans ce délai, les dispositions prévues par ~~ledit~~ article L. 2121-20 sont fixées par décret en Conseil d'État dans un délai de neuf mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi.

III. – L'accord de branche mentionné à l'article L. ~~2121-26~~ du code des transports dans sa rédaction résultant du présent article est conclu au plus tard dix-huit mois après la ~~publication~~ de la présente loi.

**Article 2 *sexies* A (nouveau)**

La section 7 du chapitre II du titre préliminaire du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complétée par des articles L. 2102-22 et L. 2102-23 ainsi rédigés :

« Art. L. 2102-22. – En cas de changement d'employeur, les salariés précédemment employés par le groupe ~~publie ferroviaire~~ et régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 conservent le bénéfice de la garantie d'emploi selon les motifs prévus par ce même statut dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par ~~les stipulations de la convention collective nationale de la branche ferroviaire.~~

« Art. L. 2102-23. – ~~En cas de changement d'employeur, les salariés précédemment employés par le groupe public ferroviaire et régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 ainsi que leurs ayants droit continuent de relever du régime spécial de~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

II. – L'accord de branche mentionné à l'article L. 2121-20 du code des transports dans sa rédaction résultant du présent article est conclu dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi. À défaut d'accord dans ce délai, les dispositions prévues par le même article L. 2121-20 sont fixées par décret en Conseil d'État dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi.

III. – L'accord de branche mentionné à l'article L. 2121-24 du code des transports dans sa rédaction résultant du présent article est conclu au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la présente loi.

**Article 2 *sexies* A**

La section 7 du chapitre II du titre préliminaire du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complétée par des articles L. 2102-22 et L. 2102-23 ainsi rédigés :

« Art. L. 2102-22. – En cas de changement d'employeur, les salariés précédemment employés par le groupe mentionné à l'article L. 2101-1 et régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 conservent le bénéfice de la garantie d'emploi selon les motifs prévus par ce même statut et continuent, ainsi que leurs ayants droit, de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite, dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par la convention collective mentionnée à l'article L. 2162-1. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes.

« Un décret précise les modalités d'application du présent article.

« Art. L. 2102-23. – *(Supprimé)* ».

③8

③9

①

②

③

④

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

~~sécurité sociale dont ils bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite, dans des conditions définies par décret. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes dans des conditions définies par décret. »~~

**Article 2 *sexies* (nouveau)**

I. – La ou les conventions conclues entre l'État et SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023 en application de l'article L. 2141-1 du code des transports se poursuivent ~~pour une durée conforme à l'échéance prévue par lesdites conventions et qui ne dépasse pas~~ dix ans.

II. – Entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, l'État ~~peut décider~~, par dérogation ~~au même~~ article L. 2141-1, d'attribuer des contrats de service public relatifs à des services ~~publiques~~ de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence ~~préalables~~.

III. – L'application des dispositions du présent article relatives aux conditions de poursuite et d'extinction des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d'aucune indemnité.

Sauf stipulation contraire prévue par la convention, dans l'hypothèse où l'État souhaite en remettre en cause soit la durée, soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention.

**Article 2 *septies* (nouveau)**

I. – À compter du 25 décembre 2023, l'article L. 2121-4 du code des transports est abrogé.

*I bis.* – Le début du dernier alinéa de l'article L. 2121-7 du code des transports est ainsi rédigé : « Une convention... *(le reste sans changement)*. »

II. – Les conventions conclues avant le 25 décembre 2023 en application ~~de l'article~~ L. 2121-4 du code des transports se poursuivent ~~pour une durée conforme à l'échéance prévue par ladite convention et qui~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

**Article 2 *sexies***

I. – La ou les conventions conclues entre l'État et SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023 en application de l'article L. 2141-1 du code des transports se poursuivent jusqu'au terme qu'elles ont fixé, leur durée ne pouvant excéder dix ans. ①

II. – Entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, l'État peut, par dérogation à l'article L. 2141-1 du code des transports, attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence. ②

III. – *(Non modifié)* ③

**Article 2 *septies***

I. – À compter du 25 décembre 2023, l'article L. 2121-4 du code des transports est abrogé et le second alinéa de l'article L. 2121-6 du même code est supprimé. ①

*I bis.* – À compter du 25 décembre 2023, le début du dernier alinéa de l'article L. 2121-7 du code des transports est ainsi rédigé : « Une convention... *(le reste sans changement)*. » ②

II. – Les conventions conclues avant le 25 décembre 2023 en application des articles L. 2121-4 ou L. 2121-6 du code des transports se poursuivent jusqu'au terme qu'elles ont fixé, leur durée ne pouvant excéder dix ans. ③



**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

~~ne dépasse pas dix ans.~~

III. – Entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, les régions peuvent ~~décider~~, par dérogation aux articles L. 2121-4 et L. 2141-1 du ~~même code~~ :

1° ~~De~~ fournir elles-mêmes des services publics de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional ou ~~d'attribuer des contrats de service public relatifs à ces services dans la continuité des déplacements et correspondances et dans~~ les conditions prévues au 2 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;

2° ~~D'attribuer des contrats de service public relatifs à des services publics de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence~~ ~~préalables~~.

IV. – L'application des dispositions du présent article relatives aux conditions de poursuite et d'extinction des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d'aucune indemnité.

Sauf stipulation contraire prévue par la convention, dans l'hypothèse où la région souhaite en remettre en cause soit la durée, soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention.

**Article 2 octies (nouveau)**

I. – Après l'article L. 2101-1 du code des transports, il est inséré un article L. 2101-1-1 ainsi rédigé :

« ~~Art. L. 2101-1-1. – Une même personne ne peut être ~~concomitamment~~ membre d'un organe de gouvernance de la société SNCF Réseau et membre d'un organe de gouvernance de la société SNCF Mobilités. »~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

III. – Entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, les régions peuvent, par dérogation aux articles L. 2121-4, L. 2121-6 et L. 2141-1 du code des transports :

1° Fournir elles-mêmes des services publics de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional ou attribuer des contrats de service public relatifs à ces services dans les conditions prévues au 2 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;

2° Attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

IV. – (*Non modifié*)

**Article 2 octies**

I. – Après l'article L. 2101-1 du code des transports, il est inséré un article L. 2101-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2101-1-1. – Un membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou un dirigeant de SNCF Réseau ou de sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance, 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

④

⑤

⑥

⑦

①

②

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

II. – Le présent article entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

ferroviaire. »

II. – (*Non modifié*)

**Article 2 *nonies* (nouveau)**

I. – Les matériels roulants utilisés pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023, sont transférés à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande.

Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. Il ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception ou régularisation d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

L'autorité organisatrice prend en charge les coûts de démantèlement des matériels roulants qu'elle ne reprend pas à proportion de la durée d'utilisation de ces matériels dans le cadre des contrats de service public de son ressort, déduction faite des provisions qui lui auraient été déjà facturées.

II. – Les ateliers de maintenance majoritairement utilisés pour l'exécution de services faisant l'objet d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023, ainsi que les terrains y afférents sont transférés à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande.

Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions, pour les ateliers de maintenance et à la valeur vénale, nette de toutes subventions, pour les terrains y afférents. Elle ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception ou régularisation d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

III. – L'article L. 2121-4-1 du code des transports est abrogé.

IV. – Au premier alinéa de l'article L. 2121-9 du code des transports, les

③

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Article 3**

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement est autorisé ~~à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi~~ pour assurer la continuité et améliorer la qualité, l'efficacité et la performance des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et en assurer l'ouverture à la concurrence ~~et à ce titre~~ :

1° (*Supprimé*)

2° Compléter et préciser l'application des dispositions du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les autorités compétentes en matière de service public de transport ferroviaire de voyageurs définissent les spécifications des obligations de service public ainsi qu'en ce qui concerne les conditions et procédures de passation et d'exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

~~2° bis (nouveau) – Compléter et préciser les dispositions prévues par la présente loi pour déterminer les conditions dans lesquelles les contrats de travail des salariés nécessaires à l'exploitation et à la continuité du service public de transport ferroviaire de voyageurs se poursuivent auprès d'un nouvel opérateur, les conséquences du refus d'un salarié ainsi que les garanties attachées à la poursuite de ces contrats ;~~

3° et 4° (*Supprimés*)

5° ~~Déterminer le devenir des biens reçus, créés ou acquis par SNCF Mobilités pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs attribué avant le 25 décembre 2023, notamment les conditions de transfert ou de reprise de ces biens par les~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

mots : « des articles L. 2121-4-1 et » sont remplacés par les mots : « de l'article ».

**Article 3**

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé, pour assurer la continuité et améliorer la qualité, l'efficacité et la performance des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et en assurer l'ouverture à la concurrence, à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour :

1° (*Supprimé*)

2° Compléter et préciser l'application des dispositions du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les autorités compétentes en matière de service public de transport ferroviaire de voyageurs définissent les spécifications des obligations de service public ainsi qu'en ce qui concerne les conditions et procédures de passation et d'exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

2° bis, 3° et 4° (*Supprimés*)

5° Préciser les modalités de transfert aux autorités organisatrices de transport des matériels roulants et des installations de service, en prévoyant notamment le transfert des éléments nécessaires à l'exploitation de ces biens, à l'appréciation de leur état et de leur

①

②

③

④

⑤

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

~~autorités organisatrices de transport ou, le cas échéant, d'indemnisation de SNCF Mobilités ;~~

5° bis (nouveau) Déterminer les exceptions ~~ou aménagements particuliers à apporter~~ aux règles applicables aux services publics de transport ferroviaire de voyageurs, ~~notamment en ce qui concerne~~ le devenir des biens employés par une entreprise pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ~~lorsque l'exécution de ce service est assurée avec des moyens~~ concourant ~~par ailleurs~~ à l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés ;

6° et 7° (Supprimés)

8° Prendre toute autre mesure nécessaire pour ~~adapter~~ la législation au règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité dans sa rédaction résultant du règlement (UE) 2016/2338 du Parlement Européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

**Article 3 bis A (nouveau)**

~~L'article L. 1221-1~~ du code des transports est ~~complété par un alinéa ainsi rédigé~~ :

« Sont institués auprès des autorités organisatrices ~~concernées~~ des comités de suivi des dessertes permettant l'association des représentants des usagers, dont la composition, le fonctionnement et les missions sont fixés par décret. Ces comités sont notamment consultés sur ~~les modalités d'attribution et les projets d'appels d'offres ainsi que sur l'évaluation du~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

valeur, dont les carnets d'entretien à jour, et déterminer le devenir des autres biens matériels ou immatériels reçus, créés, acquis ou utilisés par SNCF Mobilités pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs attribué avant le 25 décembre 2023 ;

5° bis Déterminer les exceptions aux règles applicables aux services publics de transport ferroviaire de voyageurs concernant le devenir des biens employés par une entreprise pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs concourant également à l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés ;

6° et 7° (Supprimés)

8° Prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer la conformité de la législation au règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité dans sa rédaction résultant du règlement (UE) 2016/2338 du Parlement Européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

**Article 3 bis A**

La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complétée par une sous-section 4 ainsi rédigée :

« Sous-section 4

« Comités de suivi des dessertes

« Art. L. 2121-9-1. – Sont institués auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire des comités de suivi des dessertes permettant l'association des représentants des usagers, des associations représentant les personnes handicapées ainsi que des élus des collectivités territoriales concernées dont la composition, le fonctionnement et les missions

⑥

⑦

⑧

①

②

③

④

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

~~rapport d'exécution du délégué~~, la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service ~~et le choix~~ des matériels affectés à la réalisation des services. »

**Article 3 bis B (nouveau)**

L'article L. 2121-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Les deux premiers alinéas sont ainsi rédigés :

« Les régions, départements et communes concernés par la ~~modification de la~~ ~~consistance~~ d'un service ~~librement organisé par une entreprise ferroviaire~~ au sens de l'article L. ~~2121-12~~ assuré dans leur ressort territorial sont informés par l'entreprise ~~préalablement à cette modification.~~

« ~~Les régions, départements et communes concernés par la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national au sens de l'article L. 2121-1~~ sont ~~préalablement consultés par l'État.~~ » ;

2° ~~Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :~~

« ~~Un décret définit les modalités de l'information prévue au premier alinéa du présent article et les modalités de la consultation prévue au deuxième alinéa.~~ »

**Article 3 bis (nouveau)**

I. – Le chapitre unique du titre V du

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

sont fixés par décret. Ces comités sont notamment consultés sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services. »

**Article 3 bis B**

I. – L'article L. 2121-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Les deux premiers alinéas sont ainsi rédigés :

« Les régions, départements et communes concernés par la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national au sens de l'article L. 2121-1 sont préalablement consultés par l'État, dans des conditions fixées par décret.

« Cette consultation s'appuie sur une analyse du trafic et de l'état de l'infrastructure et, en cas de suppression d'un service, une étude de la possibilité d'une reprise éventuelle de l'exploitation ferroviaire. » ;

2° *(Supprimé)*

II (nouveau). – L'article L. 2121-12 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'État, ainsi que les régions, départements et communes concernés par la modification de la consistance d'un service librement organisé par une entreprise ferroviaire assuré dans leur ressort territorial, sont préalablement informés par l'entreprise de cette modification, dans des conditions fixées par décret. »

**Article 3 bis**

I. – Le chapitre unique du titre V du

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

①

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2151-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 2151-4. – Des tarifs sociaux peuvent être fixés par voie réglementaire. Ils s'appliquent à certaines catégories de voyageurs ferroviaires, pour tous les services ou certaines catégories de services assurés sur le territoire national. Les régions sont consultées dans le cadre de la fixation de ces tarifs. La mise en œuvre de ces tarifs fait l'objet d'une compensation visant à couvrir l'incidence financière pour les opérateurs. Pour les services d'intérêt national et les services librement organisés, la compensation est établie par l'État et versée aux opérateurs de manière effective, transparente et non discriminatoire.

« Un décret précise les modalités d'application du présent article. »

II. – Le I du présent article entre en vigueur le 3 décembre 2019.

**Article 3 ter (nouveau)**

Le premier alinéa de l'article L. 2251-1-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Le service interne de sécurité de la SNCF réalise cette mission au profit des gestionnaires d'infrastructure, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé, dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination. »

**Article 3 quater (nouveau)**

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement ~~un rapport présentant et analysant l'état~~ du réseau ferroviaire ~~et des circulations sur les lignes les moins circulées.~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2151-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 2151-4. – Des tarifs sociaux peuvent être fixés par voie réglementaire. Ils s'appliquent à certaines catégories de voyageurs ferroviaires, pour tous les services ou certaines catégories de services assurés sur le territoire national. Les régions sont consultées dans le cadre de la fixation de ces tarifs. La mise en œuvre de ces tarifs fait l'objet d'une compensation visant à couvrir l'incidence financière pour les opérateurs. Pour les services d'intérêt national et les services librement organisés, la compensation est établie par l'État et versée aux opérateurs de manière effective, transparente et non discriminatoire. Pour les services d'intérêt régional, la compensation est versée par les autorités organisatrices de transport dans le cadre du contrat de service public conclu avec l'attributaire.

« Un décret précise les modalités d'application du présent article. »

II. – (*Non modifié*)

**Article 3 ter**

Le premier alinéa de l'article L. 2251-1-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Le service interne de sécurité de la SNCF réalise cette mission au profit des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé, dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination. »

**Article 3 quater**

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation des lignes les moins circulées du réseau ferré national, en vue d'établir une classification actualisée au regard de l'état des infrastructures, du nombre de circulations et de

②

③

④

①

②

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Article 4**

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, pour adapter le système ferroviaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Définir et harmoniser les contraintes d'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs, ainsi que, conformément ~~aux dispositions du~~ paragraphe 2 de l'article 3 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité, les règles générales, applicables à toutes les entreprises de transport ferroviaire, fixant des obligations de service public visant à établir des tarifs maximaux pour l'ensemble des voyageurs ou pour certaines catégories d'entre eux ainsi que les modalités de compensation de ces obligations de service public ;

2° Préciser les règles en matière de vente de titres de transport, d'information, d'assistance, de réacheminement et d'indemnisation des voyageurs ferroviaires ;

3° Déterminer le cadre d'exécution des prestations de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises de transport ferroviaire ;

4° Compléter et renforcer les modalités de régulation, de gestion et d'exploitation des installations de service reliées au réseau ferroviaire et des prestations fournies par leurs exploitants, ainsi que les modalités d'accès à ces

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

voyageurs empruntant chaque ligne, de leur utilité collective et de leur contribution à l'aménagement du territoire, en concertation avec les autorités organisatrices et en tenant compte des variations saisonnières de fréquentation.

**Article 4**

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, pour adapter le système ferroviaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Définir et harmoniser les contraintes d'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs ainsi que, conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité, les règles générales, applicables à toutes les entreprises de transport ferroviaire, fixant des obligations de service public visant à établir des tarifs maximaux pour l'ensemble des voyageurs ou pour certaines catégories d'entre eux, les modalités de consultation des régions lors de la définition de ces tarifs, ainsi que les modalités de compensation de ces obligations de service public ;

2° Préciser les règles en matière de vente de titres de transport, d'information, d'assistance, de réacheminement et d'indemnisation des voyageurs ferroviaires, en vue notamment de permettre la commercialisation et la distribution des titres de transport dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale entre les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs et les distributeurs de titres de transport ;

3° Déterminer le cadre d'exécution des prestations de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises de transport ferroviaire ;

4° Compléter et renforcer les modalités de régulation, de gestion et d'exploitation des installations de service reliées au réseau ferroviaire et des prestations fournies par leurs exploitants, ainsi que les modalités d'accès à ces

①

②

③

④

⑤

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

installations et à ces prestations ;

5° Modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares ;

6° Définir les conditions de fourniture ainsi que les principes et le cadre de régulation de prestations rendues par les entités du groupe public ferroviaire au bénéfice des acteurs du système de transport ferroviaire national.

**Article 5**

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de la directive (UE) 2016/797 du

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

installations et à ces prestations ;

5° Modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares et en garantissant tout au long de l'année un accueil optimal des voyageurs au sein des bâtiments dédiés ou, dans l'hypothèse d'une fermeture du dernier guichet de gare, favoriser sa transformation en vue de l'implantation d'autres activités ;

6° Définir les conditions de fourniture ainsi que les principes et le cadre de régulation de prestations rendues par les entités du groupe public ferroviaire au bénéfice des acteurs du système de transport ferroviaire national.

**Article 4 bis (nouveau)**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« Vente des billets

« Art. L. 2121-12-1. – L'État peut imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets, dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale, définies par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Cette obligation s'impose alors à toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes. »

**Article 5**

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, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de la directive (UE) 2016/797 du

⑥

⑦

①

②

③

④



**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ainsi qu'à prendre les mesures d'adaptation de la législation liées à cette transposition et à intégrer dans la législation les modifications et mesures d'adaptation rendues nécessaires par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

**Article 5 bis (nouveau)**

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de six mois à

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ainsi qu'à prendre les mesures d'adaptation et de simplification de la législation liées à cette transposition afin de favoriser le développement du transport ferroviaire de voyageurs comme de marchandises et à intégrer dans la législation les modifications et mesures d'adaptation rendues nécessaires par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

**Article 5 bis A (nouveau)**

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 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« **Coopération en matière de sécurité ferroviaire**

« Art. L. 2221-13. – Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installations de service, les organismes de recherche, les autorités organisatrices de transport, l'établissement public de sécurité ferroviaire et les autres acteurs de la sécurité ferroviaire veillent à la coordination de leurs actions pour assurer un haut niveau de sécurité du système de transport ferroviaire.

« À cette fin, ils peuvent créer, dans les conditions prévues par le chapitre II de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit, un groupement d'intérêt public pour conduire, en matière de sécurité ferroviaire, des missions transversales utiles au bon fonctionnement du système ferroviaire, dans le respect des prérogatives et des missions de l'établissement public de sécurité ferroviaire et de SNCF Réseau. »

**Article 5 bis**

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de six mois à

①

②

③

④

⑤

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ~~ordonnances~~ toute mesure relevant du domaine de la loi permettant de favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs dans un délai déterminé.

**Article 6**

I. – L'article L. 2133-8 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ~~Elle dispose d'un délai de deux mois à compter de la transmission d'un projet de texte pour rendre son avis. À titre exceptionnel, et sur demande du Premier ministre, ce délai est réduit à deux semaines.~~ »

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de neuf mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour :

1° Modifier les modalités, les critères et la procédure de fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, en prévoyant le cas échéant leur pluriannualité ;

2° Mieux coordonner l'élaboration et la révision du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 des transports avec la procédure de fixation de ces redevances ;

3° ~~Définir~~ les modalités d'association et de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières lors de l'élaboration et de la révision ~~de ce contrat et lors de la fixation des redevances ainsi que les règles et critères que l'autorité prend en compte pour émettre un avis conforme sur la fixation de ces redevances ;~~

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi permettant de favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs dans un délai déterminé.

**Article 6**

I. – L'article L. 2133-8 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le délai dont dispose l'autorité pour rendre son avis à compter de la transmission d'un projet de texte, pouvant être réduit à titre exceptionnel et sur demande du Premier ministre, est fixé par décret en Conseil d'État. »

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour :

1° Modifier les modalités, les critères et la procédure de fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, en prévoyant le cas échéant leur pluriannualité ;

2° Mieux coordonner l'élaboration et la révision du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports avec la procédure de fixation de ces redevances ;

3° Renforcer les modalités d'association et de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières lors de l'élaboration et de la révision du contrat de performance mentionné au même article L. 2111-10, notamment en conférant un caractère conforme à son avis sur les éléments du contrat relatifs à la tarification ;

3° bis (nouveau) Préciser les modalités de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières lors de la fixation des redevances d'infrastructure ainsi que les règles et critères que l'autorité prend en compte pour émettre un avis conforme sur ces

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

### Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

~~4° Prévoir la tarification applicable dans le cas où le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas pu obtenir d'avis favorable de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur tout ou partie de ses propositions ainsi que la procédure permettant de lever les réserves dont cet avis est assorti.~~

#### Article 7

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, ~~dans le domaine de la loi~~, toute mesure de coordination et de mise en cohérence rendue nécessaire par les dispositions de la présente loi et par les ordonnances prises sur le fondement des articles 1<sup>er</sup>, 2, 3 ~~et 4 à 6~~ de la présente loi afin d'harmoniser l'état du droit, d'assurer la cohérence des textes, d'abroger les dispositions devenues sans objet et de remédier aux éventuelles erreurs.

#### Article 8

Pour chacune des ordonnances prévues aux articles 1<sup>er</sup>, 2, 3 ~~et 4 à 7~~ un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de sa ~~publication~~.

#### Article 9 (nouveau)

~~Avant le 1<sup>er</sup> septembre 2018, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences, notamment en termes de coûts pour la collectivité et les usagers, de la mise en œuvre des contrats de partenariat public-privé dans le domaine ferroviaire.~~

#### Article 10 (nouveau)

~~Le Gouvernement remet au Parlement,~~

### Texte adopté par le Sénat en première lecture

redevances :

4° Définir la procédure permettant au gestionnaire d'infrastructure de répondre aux réserves de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur tout ou partie de ses propositions sur les redevances d'infrastructure, notamment le délai qui lui est imparti pour saisir l'autorité d'un nouveau projet, ainsi que la tarification applicable dans le cas où il n'aurait pu obtenir un avis favorable de l'autorité en temps utile avant le début de l'horaire de service concerné, cette tarification ne pouvant excéder le niveau de celle de l'horaire de service précédent.

#### Article 7

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, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure de coordination et de mise en cohérence relevant du domaine de la loi rendue nécessaire par les dispositions de la présente loi et par les ordonnances prises sur le fondement des articles 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5, 5 bis et 6 de la présente loi afin d'harmoniser l'état du droit, d'assurer la cohérence des textes, d'abroger les dispositions devenues sans objet et de remédier aux éventuelles erreurs.

#### Article 8

Pour chacune des ordonnances prévues aux articles 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5, 5 bis, 6 et 7 de la présente loi, un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

#### Articles 9 et 10

*(Supprimés)*

⑧

**Texte adopté par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

~~dans un délai de cinq mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport évaluant les coûts de mise en œuvre d'un plan national d'investissement visant à diminuer les émissions de carbone du secteur du transport ferroviaire par le remplacement total des locomotives diesel par d'autres motorisations à faible émission d'ici 2040.~~

**Texte adopté par le Sénat en première  
lecture**

**Article 11 (nouveau)**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de cinq mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport présentant et analysant, notamment en termes de coûts, l'intégration d'indicateurs dits « évènementiels » au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et permettant de retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère évènementiel (pics de bruit).