

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N° 132

présenté par

M. Bouillon, M. Garot, M. Le Foll, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Batho, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, M. Pupponi, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE PREMIER

Après la première occurrence du mot :

« et »

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 2 :

« l'affectation des actifs aux entités qui composent le groupe public ferroviaire, sans remettre en cause leur caractère d'établissement public, ainsi que de déterminer les conséquences de ces modifications, notamment les conditions dans lesquelles les contrats de travail se poursuivent après leur intervention et les effets en résultant sur le droit social applicable ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cette nouvelle rédaction vise à permettre au Gouvernement d'améliorer la gouvernance du groupe public et de procéder à la réaffectation de certaines entités, telles que le gestionnaire de gares, au sein du groupe public ferroviaire, sans remettre en cause la nature juridique d'EPIC de SNCF, de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

En effet, une modification des statuts juridiques remettrait en cause un compromis juridique et social qui avait été difficilement trouvé lors de la précédente réforme ferroviaire de 2014. Cette solution « à la française » avait alors été jugée compatible avec les textes européens. A l'inverse, la détention du capital de SNCF Réseau transformé en société anonyme par une holding SNCF

nécessitera de nouvelles garanties de séparation sous la forme de « murailles de Chine ». Une telle évolution pourrait être par ailleurs à l'origine de nouvelles complications organisationnelles sans aucun lien avec l'objectif d'amélioration du service public ferroviaire.

Outre le respect des équilibres généraux d'une réforme datant de moins de 4 ans, le maintien de la nature juridique d'EPIC pour les entités constituant le groupe public ferroviaire présente les avantages suivants :

La restauration de la confiance afin d'apaiser les craintes d'une ouverture du groupe public à des capitaux privés concomitamment à l'ouverture à la concurrence ;

Le maintien d'une forte capacité d'investissement de long terme pour SNCF Réseau alors que le besoin de renouvellement du Réseau n'a jamais été aussi fort et qu'une transformation en SA dégraderait immédiatement sa notation financière.

Une circonscription du risque de contentieux pour distorsion de concurrence pour SNCF Mobilités est rendue possible par l'évolution de la jurisprudence européenne.

En ce qui concerne le maintien de la nature juridique d'EPIC pour SNCF Mobilités, il faut rappeler que la jurisprudence européenne est évolutive : la notion de « garantie implicite » de l'État a été reconnue par la CJUE en 2014 comme une « présomption simple », ce qui signifie qu'elle peut être contredite s'il est démontré que l'EPIC ne dispose pas en pratique de conditions plus favorables de marché que ses concurrents. Le 26 mai 2016 le tribunal de l'Union a encore atténué la notion de présomption en inversant la charge de la preuve : la réalité de l'avantage sélectif résultant de la nature juridique d'EPIC doit désormais être prouvée.