

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD426

présenté par

M. Chassaigne, M. Carvalho, M. Asensi, M. Bocquet, Mme Buffet, M. Candelier, M. Charroux,
M. Dolez, Mme Fraysse et M. Sansu

ARTICLE 5

Rédiger ainsi l'article 5 :

Le code des transports est ainsi modifié :

I. 1° Dans l'intitulé du Chapitre 1^{er} du titre 1^{er} du livre 1^{er} de la deuxième partie du code des transports remplacer « ses établissements publics » par « son établissement public »

2° Dans les articles L.2111-1 et L.2111-2, remplacer « Réseau ferré de France » par « L'EPIC SNCF »

3° Dans l'intitulé du chapitre II du titre 1^{er} de livre 1^{er} de la deuxième partie du code des transports, remplacer « ses établissements publics » par « son établissement public »

4° dans l'intitulé de la Section 1 du Chapitre 1^{er} du Titre II du livre 1^{er} de la deuxième partie du code du travail, remplacer « ses établissements publics » par « son établissement public »

5° Article L.2121-2, L.2121-4, L.2121-6 à L.2121-7, remplacer « la société nationale des chemins de fer français » par « L'EPIC SNCF »

6° Article L.2122-2, Remplacer « Réseau ferré de France » par « le Service de la DGITM-RFN mentionné à l'article L.2123-5 »

7° Article L.2123-1, remplacer « la société nationale des chemins de fer français » par « L'EPIC SNCF »

8° Article L.2123-4, remplacer « la société nationale des chemins de fer français » par « l'EPIC SNCF » et « les conditions définies par l'article L.2111-10 » par « les conditions définies par l'article L.2141-1 »

9° L'article L.2123-5 est modifié comme suit. « Au sein de la DGITM, un service spécialisé, dénommé DGTIM - RFN assure les fonctions essentielles défini par les directives n°2001/12,

N°2001/13 et N° 2001 en garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination.

Le fonctionnement et l'organisation de ce service sont définis par décret en conseil d'Etat

Le directeur de la DGITM –RFN ne reçoit aucune instruction qui soit de nature à remettre en cause ou à fausser cette indépendance et veille au caractère non discriminatoire des décisions prises pour l'exécution de ses missions

10° article L.2123-6, remplacer « le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations » par le « Directeur de la DGITM-RFN » et « la société nationale des chemins de fer français » par « L'EPIC SNCF »

11° Les articles L.2123-8 à L.2123-11 sont supprimés

12° Dans l'intitulé du Chapitre 1^{er} du Titre IV du Livre 1^{er} de la deuxième partie du code des transports, remplacer « Société nationale des chemins de fer français » par « L'EPIC SNCF »

13° L'article L.2141-1 est modifié comme suit : «L'établissement public industriel et commercial dénommé " EPIC SNCF " a pour objet :

1. D'exploiter selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national, sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-12
2. D'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux ;
3. De gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les emprises ferroviaires qui lui sont confiées par l'Etat ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires, toute redevance ;
4. l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable. Il est le gestionnaire du réseau ferré national.

14° Article L.2141-2, remplacer « la société nationale des chemins de fer français » par « L'EPIC SNCF »

15° L'article 2143-1 est remplacé par les articles L.2143-1, L.2143-3-1 et L.2143-3-2 comme suit :

« Article L 2141- 3 L'EPIC SNCF conclut avec l'Etat un contrat d'une durée de dix ans réactualisé tous les trois ans pour une nouvelle durée de 10 ans. Ce contrat se conforme à la politique de planification nationale, de gestion du réseau et à la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'Etat définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité du réseau ferré national et détermine notamment :

1. les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe en termes de développement du Service Public Ferroviaire, d'aménagement du territoire, de réponses aux besoins de transports de la population, de qualité de service et de trajectoire financière.
2. Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau ferré national ;

3. Les orientations en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau ferré national et les indicateurs d'état et de productivité correspondants ;
4. La trajectoire financière de l'EPIC SNCF pour son activité Infrastructure, et dans ce cadre :
 - a) Les moyens financiers alloués aux différentes missions de l'EPIC SNCF
 - b) L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement, celle des dépenses de développement et les mesures prises pour maîtriser ces dépenses ;
 - c) La chronique de taux de couverture du coût complet à atteindre annuellement ainsi que la trajectoire à respecter du rapport entre la dette nette de L'EPIC SNCF et sa marge opérationnelle ;
 - d) Les mesures correctives que l'EPIC SNCF prend s'il manque à ses obligations contractuelles, et les conditions de renégociation de celles-ci lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ou sur la trajectoire financière de l'EPIC SNCF pour son activité Infrastructure

Pour l'application du présent article, le coût complet correspond, pour un état donné du réseau, à l'ensemble des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement de l'infrastructure, ainsi qu'à la rémunération et l'amortissement des investissements. En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissement sur le réseau ferré national engagés à la demande d'une ou de plusieurs autorités publiques font l'objet d'un financement intégral de la part des demandeurs. Dans le cas contraire, les projets d'investissement sur le réseau ferré national engagés à la demande d'une ou de plusieurs autorités publiques font l'objet, de la part des demandeurs, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de l'activité Infrastructure de l'EPIC SNCF au terme de la période d'amortissement de ces investissements. Le contrat précise les conditions de détermination de ces concours.

Le projet de contrat et ses actualisations concernant l'activité Infrastructure de l'EPIC SNCF sont soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Ces avis sont rendus publics. L'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires porte notamment sur le niveau et la soutenabilité de l'évolution des contributions publiques de l'Etat et de la tarification de l'infrastructure pour le marché du transport ferroviaire, et sur l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées, au regard des objectifs fixés dans le contrat, tant en matière d'entretien et de renouvellement que de développement, de façon à atteindre l'objectif de couverture du coût complet dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du premier contrat entre L'EPIC SNCF et l'Etat.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

15° Article L.2141-3-2 Les rapports entre l'Etat et L'EPIC SNCF ne sont pas régis par la [loi n° 85-704 du 12 juillet 1985](#) relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

16° L'article L.2141-4 est modifié comme suit :

« L'EPIC SNCF peut créer des filiales non ferroviaires ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe et complémentaire à l'ensemble de ses missions

17° L'article L.2141-6 est modifié comme suit :

« Le conseil d'administration de L'EPIC SNCF est composé :

1° De représentants de l'Etat ;

2° De représentants des collectivités territoriales, autorités organisatrices des transports

3° De membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers et nommés par décret ;

4° De membres élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200, dont un représentant des cadres

La représentation des salariés, des usagers et des élus doit être majoritaire au sein du conseil d'administration

18° Dans les articles L.2141-5, L.2141-7, L.2141-8, L.2141-9, L.2141-11, L.2141-12, L.2141-13, L.2141-14, L.2141-15, L.2141-16, L.2141-18, remplacer « la société nationale des chemins de fer français » par « L'EPIC SNCF » et les articles « elle » par « il »

19° Modifier l'article L.2141-10 comme suit :

« L'EPIC SNCF est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales.

Il tient sa comptabilité conformément au plan comptable général.

Conformément à la directive N91/440 (1991), Il développe une comptabilité séparée entre son activité infrastructure et son activité transporteur permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales

20° Dans l'intitulé de la section 6 du chapitre 1^{er} du titre IV du livre 1^{er} de la deuxième partie du code des transports, remplacer « ressource de la société des chemins de fer français » par « Ressources de l'EPIC SNCF »

21° L'article L.2141-19 est modifié comme suit :

« Article L2141-19 L'EPIC SNCF reçoit :

1. Pour son activité transporteurs : des concours financiers de la part de l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. Elle reçoit également des concours des collectivités territoriales, notamment en application des dispositions aux [articles L. 2121-3](#)

[et L. 2121-4](#). Ces concours donnent lieu à des conventions conclues par L'EPIC SNCF avec l'Etat ou les collectivités territoriales concernées.

2. Pour son activité Infrastructure :
 1. Les redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national ;
 2. Les autres produits liés aux biens qui lui sont apportés ou qu'il acquiert
 3. Les concours financiers de l'Etat, eu égard à la contribution des infrastructures ferroviaires à la vie économique et sociale de la nation, au rôle qui leur est imparti dans la mise en œuvre du droit au transport et à leurs avantages en ce qui concerne l'environnement, la sécurité et l'énergie.
 4. Tous autres concours, notamment ceux des collectivités territoriales.

22° Création de l'article L.2141-19-1

Art. L. 2141-19-1 – L'Etat perçoit un dividende sur les résultats de l'EPIC SNCF. Ce dividende est prélevé en priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice, au sens de l'article L. 232-11 du code de commerce. Il peut être prélevé sur les réserves disponibles. Le montant de ce dividende est fixé après examen de la situation financière de l'EPIC SNCF et constatation, par son conseil d'administration, de l'existence de sommes distribuables.

« II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La création de trois Epics ne garantit pas aux yeux des auteurs du présent amendement de liens économiques et sociaux nécessaires pour garantir au groupe public ferroviaire une unicité solide et pérenne. Le présent amendement propose en conséquence la création d'un Epic unique dénommé "SNCF" et de confier à un service spécialisé au sein de la DGITM les fonctions essentielles définies par les directives 2001/12 et 2001/13.