



PROPOSITION DE LOI

relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs,

PRÉSENTÉE

Par MM. Hervé MAUREY et Louis NÈGRE,

Sénateurs

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs est devenue inéluctable depuis l'adoption du quatrième paquet ferroviaire en décembre 2016.

Cet ensemble de textes européens impose l'ouverture à la concurrence des services conventionnés – en France, les trains TER et les trains d'équilibre du territoire – dès le 3 décembre 2019. Pour les services commerciaux – les TGV –, cette libéralisation devra être prévue par la loi à partir du 1^{er} janvier 2019, pour une application effective à partir du 14 décembre 2020, soit au début de l'horaire de service 2021.

Il est donc impératif de définir le cadre de cette réforme majeure au plus vite, pour permettre aux différents acteurs, dont l'opérateur historique, de s'y préparer dans les meilleures conditions. À défaut, le transport ferroviaire pourrait en être fragilisé, comme cela a été le cas lors de la libéralisation du fret. À l'époque, cette réforme, également décidée par les textes européens, avait été repoussée au maximum au lieu d'être anticipée, ce qui a eu des conséquences catastrophiques pour l'activité de transport ferroviaire de marchandises en général, bien au-delà du recul des parts de marché de l'opérateur historique.

Loin de représenter une contrainte, cette obligation de mise en concurrence doit être vue comme une opportunité pour le transport ferroviaire de voyageurs.

En autorisant de nouvelles entreprises ferroviaires à proposer des services plus efficaces, mais aussi en encourageant l'opérateur historique à améliorer sa performance, elle conduira à une amélioration de la qualité du service et à une réduction de ses coûts. Ces effets positifs de l'ouverture à la concurrence ont été observés chez nos voisins européens qui l'ont déjà mise en œuvre, depuis plusieurs années, comme la Suède ou l'Allemagne.

En replaçant l'usager au cœur du service, cette réforme permettra au rail de retrouver sa compétitivité par rapport aux autres modes de transport, aérien et routier (bus, covoiturage, voiture individuelle), en conformité avec l'engagement de la France dans la lutte contre le réchauffement climatique.

La présente proposition de loi vise à mettre en œuvre l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs et à garantir son effectivité. Elle a été préparée à l'issue d'auditions de l'ensemble des parties prenantes, suivies d'une phase de consultation. Ces travaux ont souligné l'importance de lever les freins à une ouverture effective du transport ferroviaire à la concurrence, notamment en ce qui concerne l'accès des entreprises ferroviaires aux données nécessaires à la préparation des candidatures aux appels d'offres et à l'exploitation des

services, le transfert du personnel, la propriété des matériels roulants, l'accès aux ateliers de maintenance et aux gares.

Loin de vouloir prendre de l'avance sur le calendrier fixé à l'échelle européenne, la présente proposition de loi vise à poser le cadre de cette réforme d'envergure, dans le strict respect des échéances fixées.

La proposition de loi met ainsi en œuvre la libéralisation des services de transport faisant l'objet d'un contrat de service public signé avec une autorité organisatrice à partir du 3 décembre 2019. Cette disposition produira ses effets de façon progressive, puisqu'elle n'entrera en vigueur qu'au terme de chacune des conventions signées entre les autorités organisatrices de transport – les régions notamment – et SNCF Mobilités avant le 3 décembre 2019.

Mais les régions volontaires, de même que l'État pour les trains d'équilibre du territoire, pourront ouvrir à la concurrence tout ou partie des services ferroviaires qu'ils organisent dès le 3 décembre 2019 dans leur convention signée avec SNCF Mobilités, comme s'y sont engagées les régions Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est, Pays de la Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Il reviendra par ailleurs aux régions de se concerter pour échelonner dans le temps les dates d'échéances des conventions qu'elles signeront avec SNCF Mobilités avant le 3 décembre 2019, afin d'éviter que l'ensemble de leurs procédures de mise en concurrence n'interviennent au même moment. À défaut, seules les plus grandes entreprises de transport ferroviaire pourraient être en mesure de répondre aux appels d'offres.

Les régions et l'État auront le choix de conclure soit des contrats de concession, dans le cadre fixé par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, soit des marchés publics, dans des conditions assurant le respect des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures. Le présent texte ne reprend donc aucune des dérogations autorisées par quatrième paquet ferroviaire et permettant à une autorité organisatrice de transport de s'exonérer d'une procédure de mise en concurrence (à l'exception de la régie, qui existe déjà dans le code des transports).

Pour les services aujourd'hui non conventionnés (les TGV), une ouverture à la concurrence non régulée, en *open access*, risque d'aboutir à la disparition de nombreuses liaisons moins rentables ou déficitaires, mais pourtant indispensables à l'aménagement du territoire.

Pour éviter cet écueil, la présente proposition de loi prévoit que l'État, en tant qu'autorité organisatrice de transport, accordera des droits exclusifs aux entreprises ferroviaires pour l'exploitation des services de transport ferroviaire à grande vitesse, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public définies en fonction des besoins d'aménagement du territoire. Ces contrats seront attribués pour une durée limitée, à l'issue d'une mise en concurrence.

En outre, conformément au droit européen, les entreprises ferroviaires auront un droit d'accès au réseau (*open access*) pour proposer des services librement organisés, mais à la condition que ces services ne soient pas susceptibles de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public. L'*open access* imposé par l'Union européenne pourrait ainsi, de fait, être limité.

Pour prendre en compte les délais nécessaires, d'une part, à l'attribution des contrats accordant des droits exclusifs en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public, d'autre part, à la mise en œuvre de la procédure de déclaration des services de transport ferroviaire librement organisés, le présent texte fait entrer en vigueur les dispositions encadrant la libéralisation des services à grande vitesse le 1^{er} janvier 2019, en phase avec la directive européenne, tout en prévoyant des dispositions transitoires pour préserver le monopole de SNCF Mobilités sur les services à grande vitesse effectués jusqu'au 13 décembre 2020.

Pour rendre cette concurrence effective, la proposition de loi comporte plusieurs dispositifs destinés à lever les différents obstacles à l'arrivée de nouveaux entrants.

- Deux dispositifs sont prévus pour garantir l'accès des acteurs concernés aux données du transport ferroviaire.

Dans un premier temps, et dès le lendemain de la publication de la loi, SNCF Mobilités comme SNCF Réseau devront fournir à chaque autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information relative à l'exécution des missions relevant de son contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. Aussi légitime soit-elle, la protection de ce secret ne doit en effet pas empêcher la transmission d'informations indispensables aux autorités organisatrices.

Il reviendra ensuite à chaque autorité organisatrice de communiquer aux candidats à un appel d'offres un socle minimal d'informations déterminé par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), sans préjudice des autres informations que l'autorité organisatrice pourrait souhaiter ou devoir transmettre aux candidats en fonction du contrat concerné. Ce décret pourra prévoir la communication d'informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, de façon proportionnée et dans certaines conditions.

- La proposition de loi fixe le cadre du transfert de personnel entre SNCF Mobilités et les entreprises ferroviaires qui auront été choisies, après appel d'offres, pour assurer l'exploitation de services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public. Elle détermine notamment les droits sociaux qui seront garantis aux personnels transférés, qu'ils soient régis par le statut particulier du groupe public ferroviaire ou contractuels.

- Le présent texte réaffirme également le caractère automatique du transfert des matériels roulants à toute autorité organisatrice de transport qui en fait la demande.

Il laisse les parties prenantes libres de déterminer l'option la plus adaptée pour les matériels roulants (par exemple : la récupération des matériels par les autorités organisatrices

pour les mettre à la disposition des entreprises remportant l'appel d'offres ; la location ; un engagement de l'autorité organisatrice à reprendre les matériels à la fin du contrat, etc.).

- Le même mécanisme est créé pour les ateliers de maintenance totalement ou majoritairement affectés à l'entretien des matériels roulants utilisés dans le cadre d'un contrat de service public.

Pour les autres ateliers de maintenance, qui sont affectés à plusieurs activités et dont la propriété ne peut donc être aisément transférée, le code des transports prévoit déjà un certain nombre de dispositions destinées à garantir « *un droit d'accès [de l'ensemble des entreprises ferroviaires] à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes* », comme l'énonce son article L. 2123-3-1. Ces dispositions figurent au chapitre III (« Exploitation des installations de service et prestations fournies aux candidats ») du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code.

Il conviendra éventuellement de les renforcer, une fois que le règlement d'exécution sur l'accès aux installations de service de la directive 2012/34 du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en cours de négociation à Bruxelles, aura été adopté.

En attendant, le code des transports prévoit déjà que l'Arafer peut être saisie de tout conflit relatif à l'accès aux installations de service, et qu'elle peut sanctionner le non-respect des dispositions du code des transports.

- Afin de garantir un accès transparent et non discriminatoire des entreprises ferroviaires aux gares de voyageurs, la présente proposition de loi prévoit de transformer Gares et Connexions, qui est actuellement une direction autonome de SNCF Mobilités, en société anonyme à capitaux publics, filiale de l'EPIC « de tête » SNCF. Toute en faisant partie du groupe public ferroviaire, le gestionnaire de gares bénéficierait ainsi d'une indépendance organisationnelle et fonctionnelle vis-à-vis à l'opérateur historique de transport.

- Il est enfin prévu que l'État puisse imposer à l'ensemble des entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de voyageurs de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets, pour permettre à l'usager d'acheter un billet unique, même lorsque la prestation de transport est assurée par plusieurs opérateurs.

Le **chapitre I^{er}** fixe les dates et les modalités de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

L'article 1^{er} supprime le monopole de SNCF Mobilités sur l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs en deux temps, conformément aux échéances fixées par le quatrième paquet ferroviaire :

- du 3 décembre 2019 au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités conservera son monopole sur les services aujourd'hui non conventionnés (TGV), tandis que les services faisant l'objet d'un contrat de service public (TER et trains d'équilibre du territoire) seront ouverts à la concurrence ;

- à partir du 14 décembre 2020, soit au début de l'horaire de service 2021, le monopole de SNCF Mobilités sur les TGV sera à son tour supprimé.

Cet article supprime également le principe de l'affectation de la gestion des gares à SNCF Mobilités, à partir du 1^{er} janvier 2020.

L'article 2 insère une nouvelle sous-section dans le code des transports, comportant des « dispositions générales » relatives aux services conventionnés, qu'ils soient organisés par l'État comme par les régions, sur le réseau national.

Il aborde en premier lieu la question cruciale de la transmission, par l'autorité organisatrice de transport compétente, des informations nécessaires à la présentation des offres par les candidats.

Il est en effet indispensable que tous les candidats aient un accès équitable à l'ensemble des données nécessaires à la préparation des offres. Si cet objectif doit être concilié avec la nécessaire protection du secret industriel et commercial pour l'opérateur historique, il convient d'éviter que ce motif soit invoqué dans le seul but d'éviter la transmission aux nouveaux entrants d'informations pourtant indispensables, ce qui aurait pour conséquence d'empêcher l'arrivée effective de nouvelles entreprises ferroviaires sur le marché.

Pour éviter la multiplication des conflits relatifs à cette question et établir un cadre homogène, l'article prévoit qu'un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, déterminera un socle minimal d'informations que l'autorité organisatrice compétente devra communiquer aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de concession, d'un marché public, ou d'un contrat accordant des droits exclusifs pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse.

Ce décret pourra prévoir, de façon proportionnée, la communication d'informations couvertes par le secret industriel et commercial, dans des conditions visant à en protéger la confidentialité (présentation de certaines informations par fourchette de valeurs, consultation dans une salle spécifique ou *data room*, etc.)

L'article définit ensuite les modalités de conclusion des contrats de concession ou des marchés publics portant sur des services de transport ferroviaire de voyageurs, à partir du 3 décembre 2019.

Pour les services ferroviaires autres que les services à grande vitesse, l'État et les régions auront le choix de conclure :

- des contrats de concession, dans les conditions prévues par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, qui s'applique aux contrats de services de transport par chemin de fer. Cette ordonnance est destinée à assurer le respect des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures ;

- ou des marchés publics. Dans la mesure où l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics n'est pas applicable aux marchés publics de transport par chemin de fer¹, un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, définira les conditions de passation de ces marchés publics, dans le respect des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures.

Pour mémoire, la possibilité de mise en régie est déjà prévue par le code des transports, à l'article L. 1221-3, qui concerne l'ensemble des services de transport public de personnes réguliers.

L'article 3 affirme clairement le rôle d'autorité organisatrice de l'État pour les lignes d'intérêt national faisant l'objet d'un contrat de service public.

L'article 4 prévoit que l'État accordera aux entreprises ferroviaires des droits exclusifs pour l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public définies en fonction des besoins d'aménagement du territoire.

Ces droits exclusifs devront être attribués par contrat, pour une durée limitée conformément au règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, à l'issue d'une procédure de mise en concurrence garantissant la liberté d'accès et l'égalité de traitement des candidats, ainsi que la transparence des procédures, définie par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Cet article entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2019, pour une mise en œuvre effective des services concernés à partir de l'horaire de service 2021, compte tenu des délais nécessaires à l'attribution de ces contrats. En attendant, SNCF Mobilités conservera son monopole sur les TGV jusqu'au 13 décembre 2020.

L'article 5 autorise l'accès de toute entreprise de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau, comme l'impose 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* », à la condition que ces services ne compromettent pas l'équilibre économique des contrats de service public conclus par les autorités organisatrices de transport : contrats de concession, marchés publics ou contrats attribuant des droits exclusifs en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public.

L'autorité organisatrice concernée pourra interdire ou limiter ces services lorsqu'elle estime qu'ils compromettent l'équilibre économique de contrats de service public, après un avis conforme de l'Arafer.

¹ En application du 6° de son article 14.

En conséquence, l'article modifie également les articles L. 2133-1 et L. 1263-2 du code des transports, qui définissent les compétences de l'Arafer concernant les dessertes intérieures réalisées dans le cadre de trajets internationaux (vérification de l'atteinte à l'équilibre économique du contrat, pouvoir de règlement des différends). Ces compétences seront désormais étendues à l'ensemble des services librement organisés.

Cet article entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2019, pour que les entreprises ferroviaires puissent réserver les sillons nécessaires pour l'horaire de service 2021.

L'article 6 comporte des dispositions transitoires pour la période allant du 1^{er} janvier 2019 au 13 décembre 2020. Outre que SNCF Mobilités sera autorisé à effectuer des services ferroviaires à grande vitesse jusqu'au 13 décembre 2020, en application de l'article 1^{er}, le droit existant relatif aux dessertes intérieures réalisées dans le cadre de trajets internationaux continuera à s'appliquer. Ces dessertes continueront à être autorisées dans le cadre actuel de l'article L. 2121-12 du code des transports, qui dispose que l'Arafer vérifie que le service a bien pour objet principal du transport international, et qu'une autorité organisatrice compétente peut s'y opposer, après accord de l'Arafer, si ces dessertes compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.

Le **chapitre II** vise à poser les conditions d'une ouverture à la concurrence effective et réussie.

L'article 7 impose à SNCF Mobilités de fournir à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande, toute information relative à l'exécution des missions qui lui ont été confiées par un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. SNCF Mobilités devra par exemple fournir les données relatives aux personnels employés pour l'exécution du service ou aux matériels roulants utilisés (valeur nette comptable, historique de leur état et des opérations de maintenance effectuées, etc.). L'autorité organisatrice devra prendre des précautions pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès à ces données.

Pour éviter toute contestation, de la part de SNCF Mobilités, du bien-fondé des demandes d'informations faites par les autorités organisatrices, un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établira une liste minimale d'informations qu'une autorité organisatrice est en droit d'obtenir en application de cet article, sans préjudice des autres demandes d'informations que l'autorité organisatrice pourrait être amenée à faire.

De la même façon, SNCF Réseau devra fournir toute information nécessaire pour l'organisation des services faisant l'objet d'un contrat de service public.

Pour que cette mesure se traduise, dans les faits, par une transparence accrue de l'opérateur historique, cet article habilite également l'Arafer à sanctionner les manquements de SNCF Mobilités ou de SNCF Réseau à cette obligation.

Cet article entrera en vigueur au lendemain de la publication de la loi, pour permettre aux autorités organisatrices compétentes de préparer sans attendre l'échéance de l'ouverture à la concurrence.

L'article 8 détermine les modalités de transfert des salariés de SNCF Mobilités vers les entreprises ferroviaires choisies, après appel d'offres, pour assurer l'exploitation de services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public.

Les régions et l'État, en tant qu'autorités organisatrices de transport, seront compétents pour délimiter le périmètre des salariés à transférer. Les salariés devront avoir été affectés de manière directe ou indirecte à l'exploitation du service ferroviaire concerné au moins six mois avant la date du transfert.

Il est prévu que ce transfert s'opère dans un premier temps sur la base du volontariat. Seront en priorité transférés les salariés concourant à l'exploitation du service qui sont volontaires pour rejoindre l'entreprise ferroviaire ayant remporté l'appel d'offres. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur à celui arrêté par les autorités organisatrices, le transfert des salariés restants sera obligatoire. Le refus du transfert constituera un motif de rupture du contrat de travail.

Cet article détermine également les droits sociaux que les salariés de SNCF Mobilités conserveront après leur transfert :

- l'ensemble des salariés de SNCF Mobilités transférés conserveront une rémunération annuelle au moins égale à leur rémunération antérieure, appréciée sur la base des douze derniers mois précédant le transfert. Ils conserveront, ainsi que leurs ayants droit, leurs facilités de circulation dans des conditions équivalentes à celles des salariés du groupe public ferroviaire ;

- les salariés régis par le statut particulier du groupe public ferroviaire conserveront leur garantie d'emploi ainsi que leurs droits à la retraite, sous réserve de l'évolution du régime de retraite des agents de la SNCF.

Comme il est d'usage en cas de succession d'activités économiques, les conventions ou accords collectifs en vigueur au sein de SNCF Mobilités seront transférés aux entreprises ferroviaires remportant les appels d'offres, et pourront être dénoncés dans les conditions de droit commun.

Enfin, cet article comporte des dispositions relatives au devenir des salariés transférés lorsque, à l'issue du premier transfert, le service ferroviaire auquel ils sont affectés est attribué à une autre entreprise de transport ferroviaire. Si le service est attribué à SNCF Mobilités, les salariés qui étaient régis par le statut particulier avant leur premier transfert réintégreront le statut. Les salariés contractuels recrutés par l'entreprise ferroviaire avant ou pendant l'exploitation du service concerné seront repris par SNCF Mobilités en tant que salariés contractuels. Si le service est attribué à une autre entreprise ferroviaire, les salariés qui auront été transférés dans les conditions fixées par la présente loi conserveront les droits sociaux garantis par cet article.

L'article 9 modifie le dispositif introduit par la loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014, pour réaffirmer le caractère automatique du transfert de propriété des matériels roulants, à la demande de l'autorité organisatrice compétente. Il tire également les conséquences de la suppression du monopole de SNCF Mobilités.

L'article 10 vise à faciliter l'accès des nouveaux entrants aux ateliers de maintenance, en permettant aux autorités organisatrices compétentes de récupérer de plein droit la propriété de ces ateliers, lorsqu'ils sont totalement ou majoritairement affectés à l'entretien des matériels roulants utilisés dans le cadre d'un contrat de service public, pour les mettre à la disposition des entreprises remportant l'appel d'offres, à la suite d'une mise en concurrence.

Il entrera en vigueur, comme l'article 9, au lendemain de la publication de la loi, pour permettre aux autorités organisatrices compétentes de préparer en amont l'échéance de l'ouverture à la concurrence.

L'article 11 transforme Gares et Connexions en société anonyme, filiale de l'établissement public industriel et commercial (EPIC) « de tête » SNCF. Le capital social de la société sera intégralement détenu par l'État lors de sa création ; ce dernier devra en tout état de cause rester actionnaire majoritaire de la société. Le contrat de travail des personnels, sous statut ou contractuels, sera maintenu.

Gares et Connexions conclura avec l'État un contrat de dix ans, renouvelé tous les trois ans. Il déterminera les objectifs qui lui sont assignés en matière de qualité de service, de trajectoire financière, d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de rénovation des gares, de sécurité des gares et de développement équilibré des territoires.

Gares et Connexions sera doté d'un conseil d'administration composé de représentants de l'État et de personnalités qualifiées choisies par celui-ci, dont au moins un représentant des autorités organisatrices régionales de transport, un représentant du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), un représentant du Groupement des autorités responsables de transport (Gart) et un représentant des consommateurs ou des usagers, de représentants nommés sur proposition de la SNCF, dont le président de SNCF Réseau, et de représentants des salariés.

Afin d'assurer l'indépendance de Gares et Connexions de SNCF Mobilités et de toute autre entreprise ferroviaire, l'article prévoit :

- une incompatibilité des fonctions de membre du conseil d'administration de Gares et Connexions avec celles de membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou de dirigeant d'une entreprise ferroviaire ou d'une de ses filiales ;

- une nomination du président du conseil d'administration de Gares et Connexions par décret, sur proposition du conseil de surveillance de SNCF, avec la possibilité pour l'Arafer de s'opposer à cette nomination si elle estime que son indépendance vis-à-vis d'une entreprise ferroviaire n'est pas assurée ;

- l'impossibilité pour les dirigeants de Gares et Connexions d'avoir des responsabilités dans une entreprise ferroviaire ou dans une de ses filiales ;

- la saisine de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire lorsque le président du conseil d'administration ou un dirigeant de Gares et Connexions souhaite exercer, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions, des activités pour le compte d'une entreprise ferroviaire ou de l'une de ses filiales.

L'article prévoit également que, dans un délai d'un an à compter de la transformation du gestionnaire de gares en société anonyme, un accord doit être conclu entre Gares et Connexions et SNCF Mobilités afin d'assurer le transfert des personnels de SNCF Mobilités qui assurent actuellement des services et prestations en gare vers Gares et Connexions. Ce transfert devra prioritairement concerner le personnel de SNCF Mobilités assurant des prestations dans les grandes gares nationales dites « multi-transporteurs ». À défaut d'accord, les modalités de ce transfert seront déterminées par voie réglementaire.

Les biens immobiliers gérés par Gares et Connexions lui seront attribués en pleine propriété, et seront déclassés du domaine public. L'État pourra toutefois s'opposer à la cession ou à l'apport de biens lorsque ces opérations compromettent les obligations de Gares et Connexions prévues dans le contrat conclu avec lui.

L'article 12 concerne la vente des billets. Il reprend une possibilité offerte par 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* », qui autorise les États membres à imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de voyageurs de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets.

L'objectif de ce dispositif est de permettre à l'usager d'acheter un billet unique, même lorsque la prestation de transport est assurée par plusieurs opérateurs. L'État devra y veiller.

Ce système commun devra garantir une concurrence libre et loyale entre les différentes entreprises, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, après avis de l'Arafer.

Le **chapitre III** comprend plusieurs mesures de coordination.

L'article 13 tire les conséquences de la suppression du monopole de SNCF Mobilités et de l'ouverture à la concurrence dans le code des transports.

Seront ainsi abrogés, à partir du 3 décembre 2019 :

- l'article L. 2121-4, qui prévoit la signature d'une convention entre chaque autorité organisatrice régionale et SNCF Mobilités pour définir les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale, et dont le contenu est déterminé par décret en Conseil d'État : cette disposition, qui était justifiée par la situation de monopole de SNCF Mobilités, ne l'est plus dans le cadre de la libéralisation, et il reviendra aux régions de définir le contenu de leur contrat de concession ou de leur marché public ;

- le second alinéa de l'article L. 2121-6, qui prévoit la signature d'une convention d'exploitation particulière avec SNCF Mobilités lorsqu'une liaison se prolonge au-delà du ressort territorial de la région, et le dernier alinéa de l'article L. 2121-7, qui prévoit une convention passée entre un groupement européen de coopération territoriale et SNCF Mobilités pour la réalisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers, pour les mêmes raisons ;

- l'article L. 2121-8-1, qui dispose que « *lorsqu'un service d'intérêt régional fait l'objet d'une convention avec SNCF Mobilités, SNCF Mobilités ouvre à l'autorité organisatrice compétente l'ensemble des données qui décrivent ledit service, notamment les arrêts et les horaires planifiés et temps de trajet réels des trains, ainsi que les parcs de stationnement dont elle a la responsabilité, pour intégration dans les services d'information du public mentionnés à l'article L. 1231-8* », dans la mesure où les régions pourront prévoir de telles dispositions dans leur convention sans qu'il soit nécessaire de le prévoir dans le code. Elles semblent en outre redondantes avec l'article L. 1115-1, introduit par la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, qui pose un principe général de diffusion des données relatives aux services de transports ;

- l'article L. 2133-7, qui prévoit que l'Arafer émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à laquelle l'exploitation est confiée sans mise en concurrence préalable, ce qui ne sera plus possible à partir du 3 décembre 2019.

L'article 14 tire les conséquences de la suppression du monopole de SNCF Mobilités sur l'article du code des transports énumérant ses ressources.

L'article 15 tire les conséquences de la transformation de Gares et Connexions en société anonyme en modifiant les articles du code des transports relatifs à la structure du groupe public ferroviaire.

Il prévoit notamment que l'EPIC de « tête » SNCF est considéré comme l'employeur des salariés de Gares et Connexions et qu'il est, en conséquence, responsable de la politique des ressources humaines et des négociations sociales pour son compte.

Cet article prévoit également que l'EPIC de « tête » SNCF perçoit un dividende sur le résultat de Gares et Connexions, après examen de sa situation financière et approbation de l'État, et en tenant compte des objectifs de rénovation des gares assignés à Gares et Connexions dans le cadre du contrat pluriannuel conclu avec l'État.

PROPOSITION DE LOI

CHAPITRE I^{er}

DATES ET MODALITES DE L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Article 1^{er}

I. – L'article L. 2141-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le 1° est abrogé ;

2° Au 2°, les mots : « d'autres » sont remplacés par le mot : « des ».

II. – L'article L. 2141-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2141-1.* – L'établissement public national industriel et commercial dénommé "SNCF Mobilités" a pour objet d'exploiter des services de transport ferroviaire, y compris internationaux.

Il est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à ses missions. »

III. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

IV. – Le II entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

V. – Par dérogation au I, du 1^{er} janvier 2019 au 2 décembre 2019, SNCF Mobilités exploite, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national, sous réserve des dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services de transport international en application de l'article 6 de la présente loi.

VI. – Par dérogation au I, du 3 décembre 2019 au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités exploite, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public, sous réserve des dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services de transport international en application de l'article 6 de la présente loi.

Article 2

I. – Au début de la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, est ajoutée une sous-section 1 A ainsi rédigée :

« *Sous-section 1 A*

« *Dispositions générales*

« *Art. L. 2121-1 A.* – L'autorité organisatrice de transport communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat mentionné au second alinéa de l'article L. 2121-2 les informations déterminées par décret en Conseil d'État, pris après

avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Ce décret peut prévoir, si cela est nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, la communication d'informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, dans des conditions qu'il définit de façon à en protéger la confidentialité. »

II. – La sous-section 1 A de la section 1 du chapitre I^{er} du titre II de livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° À la première phrase de l'article L. 2121-1 A, après le mot : « mentionné », sont insérés les mots : « à l'article L. 2121-1 B ou » ;

2° Sont ajoutés deux articles L. 2121-1 B et L. 2121-1 C ainsi rédigés :

« *Art. L. 2121-1 B.* – Les contrats de concession portant sur des services de transport ferroviaire de personnes sont conclus dans les conditions prévues par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession.

« Les marchés publics portant sur des services de transport ferroviaire de personnes sont conclus dans le respect des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« *Art. L. 2121-1 C.* – Les autorités organisatrices de transport ne peuvent avoir recours aux procédures d'attribution directe de contrats de service public prévues aux paragraphes 3 *bis*, 4, 4 *bis*, 4 *ter* et 6 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 transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil. »

III. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

IV. – Le II entre en vigueur le 3 décembre 2019.

Article 3

I. – L'article L. 2121-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-1.* – L'État est l'autorité organisatrice des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national, sans préjudice de l'article L. 2121-12. »

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

III. – Du 1^{er} janvier 2019 au 13 décembre 2020, le I ne fait pas obstacle à l'exploitation, par SNCF Mobilités, des services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public, en application du VI de l'article 1^{er} de la présente loi.

Article 4

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

« *Art. L. 2121-2.* – L'État accorde aux entreprises ferroviaires des droits exclusifs pour l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes à grande vitesse, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public qu'il définit pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire, pour une durée limitée, dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

« Les contrats de service public déterminant les droits exclusifs et les obligations de service public correspondantes sont conclus dans le respect de la liberté d'accès et de l'égalité de traitement des candidats ainsi que de la transparence des procédures, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

Article 5

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

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

a) Les deux premiers alinéas sont ainsi rédigés :

« Toute entreprise ferroviaire autorisée à exploiter des services de transport de personnes peut assurer de tels services dans les conditions prévues au présent article.

« Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, limiter ou interdire ces services lorsqu'ils compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public. » ;

b) Le dernier alinéa est complété par les mots : « , pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. » ;

2° L'article L. 2133-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2133-1.* – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières se prononce sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public par un service prévu en application de l'article L. 2121-12, à la demande de l'autorité organisatrice qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire d'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat, afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou, le cas échéant, d'interdire ce service, conformément au même article L. 2121-12. »

3° Le 8° de l'article L. 1263-2 est ainsi rédigé :

« 8° À la création de services de transport de personnes librement organisés en application de l'article L. 2121-12. »

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

Article 6

Par dérogation aux articles 4 et 5 de la présente loi, les articles L. 1263-2, L. 2121-2, L. 2121-12 et L. 2133-1 du code des transports, dans leur version antérieure à la présente loi, continuent à s'appliquer aux services de transport ferroviaire de personnes effectués entre le 1^{er} janvier 2019 et le 13 décembre 2020.

CHAPITRE II

POSER LES CONDITIONS D'UNE OUVERTURE À LA CONCURRENCE EFFECTIVE ET REUSSIE

Article 7

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie est complété par une section 7 ainsi rédigée :

« Section 7

« Accès des autorités organisatrices aux données de SNCF Mobilités

« Art. L. 2141-20. – SNCF Mobilités fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information relative à l'exécution des missions qui lui ont été confiées par un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale.

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

2° La sous-section 1 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie est complétée par un article L. 2111-14-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-14-1. – SNCF Réseau fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information nécessaire pour l'organisation des services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les

précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale.

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

3° Après le 3° de l'article L. 1264-7, il est inséré un 3° *bis* ainsi rédigé :

« 3° *bis* Le manquement aux obligations de communication d'informations aux autorités organisatrices de transport prévues aux articles L. 2111-15 et L. 2141-20 ; »

II. – La seconde phrase du premier alinéa des articles L. 2111-14-1 et L. 2141-20 du code des transports est complétée par les mots : « , sans préjudice de la dernière phrase de l'article L. 2121-1 A ».

III. – Le II entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

Article 8

I. – Le titre VI du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

« Chapitre III

« Transfert du personnel entre entreprises ferroviaires

« *Art. L. 2163-1.* – Lorsqu'un droit exclusif est accordé à une entreprise ferroviaire autre que SNCF Mobilités en application de l'article L. 2121-2, le contrat de travail des salariés de SNCF Mobilités concourant directement ou indirectement à l'exploitation de ce service depuis au moins six mois est transféré à cette entreprise dans les conditions prévues au présent article.

« Le périmètre des salariés requis pour l'exploitation du futur service à transférer est arrêté par l'autorité organisatrice des transports, selon des modalités précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« Les salariés transférés sont en priorité désignés sur la base du volontariat. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur au nombre de salariés à transférer arrêté par l'autorité organisatrice des transports, les salariés restants sont choisis sur décision de SNCF Mobilités. En cas de refus des salariés désignés d'accepter le transfert de leur contrat de travail, ce contrat prend fin de plein droit.

« Les salariés transférés conservent une rémunération dont le montant annuel, pour une durée de travail équivalente à celle prévue par leur contrat de travail, ne peut être inférieur à la rémunération versée lors des douze mois précédant la date du transfert. Cette

rémunération s'entend au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, à l'exception des avantages en nature mentionnés à la première phrase du premier alinéa et de la première phrase du deuxième alinéa du même article L. 242-1.

« Les salariés transférés et leurs ayants droit conservent les facilités de circulation dans des conditions équivalentes à celles des salariés du groupe public ferroviaire. SNCF Mobilités et les entreprises de transport ferroviaire concluent des conventions encadrant les modalités de participation de ces entreprises aux frais résultant de ces facilités de circulation.

« Après leur transfert, les salariés régis par le statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 du présent code ne peuvent cesser leurs fonctions que par démission, retraite, licenciement pour motif disciplinaire, licenciement pour inaptitude ou rupture conventionnelle, ou en application de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure.

« Ces salariés conservent leur affiliation au régime spécial de retraite de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français, selon des modalités précisées par décret en Conseil d'État.

« Les conventions ou accords collectifs en vigueur au sein de SNCF Mobilités continuent de produire effet au sein des entreprises de transport ferroviaire dans les conditions prévues à l'article L. 2261-14 du code du travail.

« *Art. L. 2163-2.* – Lorsqu'un droit exclusif est accordé à une entreprise ferroviaire en application de l'article L. 2121-2, le contrat de travail des salariés de l'opérateur sortant concourant directement ou indirectement à l'exploitation de ce service depuis au moins six mois est transféré à cette entreprise dans les conditions prévues au présent article.

« Le périmètre des salariés requis pour l'exploitation du futur service à transférer est arrêté par l'autorité organisatrice des transports dans les conditions prévues à l'article L. 2163-1.

« Les salariés transférés sont en priorité désignés sur la base du volontariat. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur au nombre de salariés à transférer arrêté par l'autorité organisatrice des transports, les salariés restants sont choisis sur décision de l'opérateur sortant. En cas de refus des salariés désignés d'accepter le transfert de leur contrat de travail, ce contrat prend fin de plein droit.

« Lorsqu'à l'issue d'un contrat mentionné à l'article L. 2121-2 ayant donné lieu à un transfert de salariés dans les conditions fixées par l'article L. 2163-1, l'exploitation dudit service est à nouveau attribuée à SNCF Mobilités, les salariés transférés à SNCF Mobilités qui étaient régis par le statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 avant leur premier transfert sont à nouveau régis par ce statut. Les salariés recrutés par les entreprises ferroviaires avant et pendant la durée du contrat de concession ou du marché public transférés à SNCF Mobilités sont repris en tant que salariés contractuels.

« Lorsqu'à l'issue d'un contrat mentionné à l'article L. 2121-2 ayant donné lieu à un transfert de salariés dans les conditions fixées par l'article L. 2163-1, l'exploitation dudit service est attribuée à une entreprise ferroviaire autre que SNCF Mobilités, les salariés transférés à l'opérateur entrant continuent de bénéficier des conditions du transfert de leur contrat de travail mentionnées à l'article L. 2163-1. »

II. – Le chapitre III du titre VI du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début du premier alinéa de l'article L. 2163-1, sont ajoutés les mots : « Lorsqu'un service de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public exploité par SNCF Mobilités est attribué, à l'issue de ce contrat, à une autre entreprise ferroviaire en application de l'article L. 2121-1 B, ou » ;

2° L'article L. 2163-2 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa de l'article, sont ajoutés les mots : « Lorsqu'un service de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public exploité par une entreprise ferroviaire autre que SNCF Mobilités est attribué, à l'issue de ce contrat, à une autre entreprise ferroviaire en application de l'article L. 2121-1 B, ou » ;

b) A la première phrase de l'avant-dernier alinéa et au dernier alinéa, la première occurrence des mots : « à l'article », est remplacée par les mots : « aux articles L. 2121-1 B ou ».

III. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

IV. – Le II entre en vigueur le 3 décembre 2019.

Article 9

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie est complété par une section 8 ainsi rédigée :

« *Section 8*

« *Matériels roulants*

« *Art. L. 2141-21. – Les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public sont transférés à l'autorité organisatrice compétente, 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 d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. » ;*

2° L'article L. 2121-4-1 du code des transports est abrogé.

Article 10

Après l'article L. 2141-15-1 du code des transports, il est inséré un article L. 2141-15-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2141-15-2.* – Les ateliers de maintenance totalement ou majoritairement utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public sont transférés à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande. Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. L'autorité organisatrice les met à la disposition des entreprises ferroviaires pour la poursuite de missions qui font l'objet de contrats de service public. »

Article 11

I. – Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« *Section 3*
« *Gares et Connexions*

« *Sous-section 1*
« *Statut*

« *Art. L. 2111-27.* – La direction autonome de SNCF Mobilités en charge de la gestion des gares de voyageurs est transformée en société anonyme dénommée "Gares et Connexions". Le capital de la société est détenu en majorité par l'État.

« Les statuts de la société Gares et Connexions sont fixés par décret en Conseil d'État. À la date de publication de ses statuts initiaux, le capital de Gares et Connexions est détenu intégralement par l'État.

« L'ensemble des biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations de toute nature de la direction autonome de SNCF Mobilités en charge de la gestion des gares de voyageurs, en France et hors de France, sont de plein droit et sans formalité ceux de la société anonyme Gares et Connexions à compter de la date de la transformation. Cette transformation n'a aucune incidence sur ces biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations et n'entraîne, en particulier, pas de modification des contrats et des conventions en cours conclus par Gares et Connexions ou les sociétés qui lui sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. L'ensemble des opérations résultant de la transformation de Gares et Connexions en société anonyme est réalisé à titre gratuit et ne donne lieu au paiement d'aucun impôt, rémunération, salaire ou honoraire au profit de l'État, de ses agents ou de toute autre personne publique.

« La transformation de Gares et Connexions en société anonyme n'emporte aucune conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels, qu'il s'agisse des salariés régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 du présent code ou des salariés contractuels.

« Sauf dispositions législatives contraires, Gares et Connexions est soumise aux lois applicables aux sociétés anonymes.

*« Sous-section 2
« Objet et missions*

« *Art. L. 2111-28.* – Gares et Connexions a pour objet de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou par d'autres personnes publiques.

« Gares et Connexions fournit aux entreprises ferroviaires les services et prestations en gare mentionnés à l'article L. 2123-1 pour lesquels elle perçoit des redevances.

« *Art. L. 2111-29.* – Gares et Connexions conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat détermine 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 rénovation des gares, de sécurité des gares et de développement équilibré des territoires.

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

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

*« Sous-section 3
« Organisation*

« *Art. L. 2111-30.* – Gares et Connexions est doté d'un conseil d'administration qui, par dérogation à l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, comprend :

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

« 2° Des représentants de la SNCF, dont le président délégué de son directoire, nommés par décret sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF ;

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

« Parmi les membres désignés en application du 1° du présent article, au moins deux sont des représentants des autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire et du Syndicat des transports d'Ile-de-France, au moins un est un représentant du Groupement des autorités responsables de transport et au moins est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.

« Le nombre de représentants nommés en application du 1° est égal à la moitié du nombre de membres du conseil d'administration.

« Le nombre de représentants nommés en application du 3° est égal au tiers du nombre de membres du conseil d'administration.

« Un membre du conseil d'administration de Gares et Connexions ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance, membre du conseil d'administration ou dirigeant d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

« Les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration de Gares et Connexions sont fixées dans les statuts de la société mentionnés à l'article L. 2111-27 du présent code.

« *Art. L. 2111-31.* – Le président du conseil d'administration de Gares et Connexions est nommé par décret, sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF et après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Il assure la direction générale de Gares et Connexions.

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

« Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de révocation toute proposition de révocation du président du conseil d'administration de Gares et Connexions, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières les motifs de sa proposition.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut, dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire, s'opposer à la nomination ou au renouvellement du président du conseil d'administration de Gares et Connexions si elle estime que l'indépendance de la personne proposée à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire est insuffisamment garantie, ou s'opposer à sa révocation si elle estime que cette révocation est en réalité motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

« *Art. L. 2111-32.* – Sont considérés comme dirigeants de Gares et Connexions pour l'application du présent article le président du conseil d'administration et les responsables de la direction générale. La liste des emplois de dirigeant est arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

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

« *Art. L. 2111-33.* – La commission de déontologie du système de transport ferroviaire mentionnée à l'article L. 2111-16-2 est consultée dans les conditions prévues au même article L. 2111-16-2 lorsque le président du conseil d'administration de Gares et Connexions ou un dirigeant de Gares et Connexions chargé des missions mentionnées au second alinéa de l'article L. 2111-28 souhaite exercer, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions, des activités pour le compte d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire, ou pour le compte d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

« *Art. L. 2111-34.* – Gares et Connexions prend des mesures d'organisation interne pour prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité énoncées à la présente section.

« Elle établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations confidentielles qui précise la liste des informations d'ordre économique, commercial, financier ou technique détenues par les services du gestionnaire des gares responsables des

conditions d'accès à ces infrastructures et de tarification dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. Ce plan précise les conditions d'utilisation et de communication de ces informations. Il est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

*« Sous-section 4
« Gestion domaniale*

« Art. L. 2111-35. – Les biens immobiliers de Gares et Connexions relevant de son domaine public sont déclassés à la date de sa transformation en société. Ils sont attribués à cette même date en pleine propriété à la société Gares et Connexions. Ils peuvent être librement gérés et aliénés dans les conditions du droit commun.

« Lorsque les conditions de la cession ou de l'apport d'un bien compromettent la bonne exécution par Gares et Connexions et ses filiales de leurs obligations législatives et réglementaires ou des engagements pris dans le cadre du contrat mentionné à l'article L. 2111-29, l'État s'oppose à la cession ou à l'apport ou subordonne leur réalisation à la condition qu'ils ne portent pas préjudice à la bonne exécution desdites obligations. À cette fin, Gares et Connexions et ses filiales transmettent à l'État toutes informations utiles et, notamment, le projet de convention avec le cessionnaire ou le destinataire de l'apport.

« En cas de non-respect des conditions prévues au deuxième alinéa du présent article par Gares et Connexions ou par l'une de ses filiales, la nullité de la cession ou de l'apport peut être demandée par l'État dès lors que le prix de cession des biens immobiliers concernés dépasse un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

« Les conditions et modalités de l'opposition mentionnée au même deuxième alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. – Gares et Connexions et SNCF Mobilités concluent un accord relatif au transfert des personnels de SNCF Mobilités assurant des services et prestations en gare mentionnés à l'article L. 2123-1 à Gares et Connexions. À défaut d'un tel accord dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du I, les modalités de ce transfert sont déterminées par voie réglementaire.

III. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Article 12

Le chapitre I^{er} du titre II de livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« *Vente des billets* »

« *Art. L. 2121-13.* – 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. »

CHAPITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13

I. – La seconde phrase de l'article L. 1212-3-2 du code des transports est supprimée.

II. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Les articles L. 2121-4, L. 2121-8-1 et L. 2133-7 sont abrogés ;

2° Le second alinéa de l'article L. 2121-6 est supprimé ;

3° L'article L. 2121-7 est ainsi modifié :

a) À la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par « l'entreprise ferroviaire avec qui elle a signé un contrat de service public » ;

b) Le dernier alinéa est supprimé ;

4° Au premier alinéa de l'article L. 2121-9, les mots : « , à l'exception des articles L. 2121-4-1 et L. 2121-8-1, » sont supprimés.

III. – Le I du présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

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

Article 14

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le second alinéa de l'article L. 2141-12 est abrogé ;

2° L'article L. 2141-19 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2141-19.* – Les ressources de SNCF Mobilités sont constituées par :

« 1° Les recettes directes du trafic ;

« 2° Les concours versés par l'État ou les régions pour la réalisation de services de transport ferroviaire de personnes faisant l'objet d'un contrat de service public ;

« 3° Les autres produits liés aux biens dont il est propriétaire ;

« 4° Les produits financiers ;

« 5° Les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires. »

II. Le 2° de l'article L. 2141-19 est ainsi rédigé :

« 2° Les concours des autorités organisatrices de transport, lorsque des contrats de concession ou des marchés publics lui sont attribués dans les conditions prévues à l'article L. 2121-1 B ; ».

III. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

IV. – Le II entre en vigueur le 3 décembre 2019.

V. – Du 1^{er} janvier 2019 au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités reçoit des concours financiers de la part de l'État 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. Les filiales créées ou acquises par SNCF Mobilités ne peuvent recevoir ces concours financiers.

Article 15

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2101-1 est ainsi modifié :

a) À la première phrase du premier alinéa, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots « , Gares et Connexions » ;

b) À la deuxième phrase du même premier alinéa et à la première phrase du deuxième alinéa deuxième alinéa, le mot : « trois », est remplacé par le mot : « quatre » ;

c) À la troisième phrase du même premier alinéa, les mots : « chacun des établissements publics », sont remplacés par les mots : « chacune de ces entités » ;

2° L'article L. 2101-2 est ainsi modifié :

a) Aux premier, deuxième et troisième alinéas, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots « , Gares et Connexions » ;

b) Au même troisième alinéa, les mots : « l'un des établissements publics », sont remplacés par les mots : « l'une des entités » ;

3° Aux articles L. 2101-3 et L. 2101-4 et à la première phrase de l'article L. 2102-2, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots « , de Gares et Connexions » ;

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

a) Au premier alinéa du I, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots « , à Gares et Connexions » et les mots : « chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés », sont remplacés par les mots : « chacune de ces entités lorsqu'elles sont dotées » ;

b) Au II et à la première phrase du III, les mots : « établissements publics », sont remplacés par les mots : « entités » ;

c) À la dernière phrase du même III, les mots : « aucun des établissements publics », sont remplacés par les mots : « aucune des entités » ;

d) Au IV, les mots : « établissements publics », sont remplacés par les mots : « entités » et les mots : « qu'ils », sont remplacés par les mots : « qu'elles » ;

5° L'article L. 2101-6 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

- à la première phrase, les mots : « établissements » est remplacé par le mot : « entités » ;

- à la seconde phrase, les mots : « établissements publics » sont remplacés par les mots : « entités » ;

b) Au troisième alinéa, les mots : « établissements publics » sont remplacés par les mots : « entités » ;

c) Le dernier alinéa est ainsi modifié :

- à la première phrase, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots « , de Gares et Connexions » ;

- à la deuxième phrase, les mots : « établissement public » sont remplacés par le mot : « entité » ;

- à la troisième phrase, les deux occurrences des mots : « établissement public » sont remplacées par les mots : « entité » et, à la fin, le mot : « concerné » est remplacé par le mot : « concernée » ;

- à la fin de la dernière phrase, les mots : « établissement public concerné » sont remplacés par les mots : « entité concernée » ;

6° L'article L. 2102-1 du même code est ainsi modifié :

a) au 3°, les mots : « différents établissements publics », sont remplacés par les mots : « différentes entités » ;

b) A l'avant dernier alinéa, après les mots : « aux articles L. 2111-9 », sont insérés les mots : « , L. 2111-28 » ;

7° A la première et à la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 2102-3, après les mots : « SNCF Mobilités », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;

8° Le premier alinéa de l'article L. 2102-4 est ainsi modifié :

a) À la première phrase, après les mots « SNCF Réseau », sont insérés les mots « , de Gares et Connexions » ;

b) La seconde phrase est ainsi modifiée :

- après les mots : « présent code », sont insérés les mots : « et des fonctions de Gares et Connexions mentionnées à l'article L. 2111-28 » ;

- sont ajoutés les mots : « et aux gares de voyageurs » ;

9° Au deuxième alinéa de l'article L. 2102-7 et à l'article L. 2133-11, après les mots « SNCF Réseau », sont insérés les mots « , Gares et Connexions » ;

10° Après les mots : « ne peut », la fin du second alinéa de l'article L. 2102-8 est ainsi rédigée : « pas être membre des organes dirigeants de SNCF Réseau, de SNCF Gares et Connexions ou de SNCF Mobilités. » ;

11° L'article L. 2102-10 du même code est ainsi modifié :

a) Au deuxième alinéa, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;

b) À la première phrase du quatrième alinéa, le mot : « établissements » est remplacé par le mot : « entités » ;

c) À la seconde phrase du quatrième alinéa, après les deux occurrences des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots « , de SNCF Gares et Connexions » ;

d) A l'avant dernier alinéa, les mots : « trois établissements », sont remplacés par les mots : « quatre entités » ;

e) Au dernier alinéa, les mots : « trois établissements publics », sont remplacés par les mots : « quatre entités » ;

12° L'article L. 2102-19 est ainsi modifié :

a) Le 1° est ainsi modifié :

- après la première occurrence des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , entre la SNCF et Gares et Connexions, » ;

- après la seconde occurrence des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;

b) Au 2°, après les mots : « SNCF Mobilités », sont insérés les mots « et de Gares et Connexions » ;

13° L'article L. 2102-20 est ainsi modifié :

a) La première phrase du premier alinéa est complétée par les mots : « et de Gares et Connexions » ;

b) À la première phrase du second alinéa, le mot : « constatation », est remplacé par les mots : « de Gares et Connexions, en tenant compte des objectifs de rénovation des gares qui lui sont assignés dans le cadre du contrat pluriannuel conclu entre l'État et Gares et Connexions mentionné à l'article L. 2111-29, et après constatation » ;

14° Le début du premier alinéa de l'article L. 2123-1-1 est ainsi rédigé : « Les installations de service autres que les gares de voyageurs font... (*le reste sans changement*) » ;

15° Aux première et dernière phrases du premier alinéa de l'article L. 2123-4, les mots : « SNCF Mobilités », sont remplacés par les mots : « Gares et Connexions ».

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.