

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie

Transports, mer et pêche

PROJET DE LOI

portant réforme ferroviaire

NOR : TRAX1320370L/Rose-1

EXPOSÉ DES MOTIFS

Il y a soixante-quinze ans, la SNCF était créée à partir de six compagnies régionales : en rachetant l'ensemble des sociétés privées pour créer une entreprise nationale construite autour des valeurs du service public et de la solidarité sociale, l'Etat a assuré le développement d'un transport ferroviaire de qualité au bénéfice de tous.

De même que le morcellement du réseau ferroviaire au début du XX^{ème} ne permettait pas de produire une offre ferroviaire cohérente à l'échelle nationale, de même la création, en 1997, d'un établissement public chargé de la gestion de l'infrastructure, Réseau ferré de France (RFF), n'a pas permis de faire fonctionner de manière performante le système ferroviaire qui est par nature profondément intégré. L'essentiel des missions d'exploitation opérationnelle étant en pratique confié à la SNCF, gestionnaire d'infrastructure délégué, en charge de la maintenance du réseau, et depuis plus récemment, à la direction des circulations ferroviaires (DCF), service autonome de la SNCF, responsable de la gestion des circulations, cette création a conduit à un enchevêtrement de responsabilités.

La réforme est donc restée inachevée, sans donner à aucun acteur les moyens de remplir ses missions de façon satisfaisante. L'ensemble du système ferroviaire souffre ainsi de dysfonctionnements dans la production d'une offre de transport, qui porte préjudice aux usagers, voyageurs ou entreprises.

Autre reflet du passé, la situation du secteur ferroviaire, avec un endettement dépassant 40 milliards d'euros, atteint ses limites. En l'absence de réforme, le déficit structurel de RFF pourrait rapidement s'aggraver et se creuser de 1,5 à plus de 2 milliards d'euros par an. La difficulté de maîtriser les coûts, liés notamment à l'organisation du secteur, et le poids des choix historiques, avec la priorité donnée à la réalisation des grands projets d'infrastructure, au détriment du maintien en bon état des lignes du réseau existant, pèsent maintenant lourdement sur les comptes. L'achèvement de la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs, que défend la Commission européenne dans sa récente initiative législative, risque, dans ces conditions, de déstabiliser un secteur déjà fragilisé. Or l'expérience de l'ouverture à la concurrence du fret en 2006 illustre les dangers de cette perspective, si elle n'est pas anticipée, en particulier pour garantir une équité sociale dans les conditions d'exercice de l'activité entre opérateurs.

Les modalités d'organisation du travail à la SNCF se heurtent au manque de souplesse ressortant d'une réglementation qui, même si elle est concertée en amont, est en définitive arrêtée par l'Etat. Dans le transport ferroviaire de marchandises, les organisations représentatives des salariés et des employeurs se sont accordées sur des règles applicables à toutes les entreprises, à l'exception du principal acteur du marché. La dualité du système ne permet donc pas aux partenaires sociaux de négocier un cadre commun à la branche adapté à l'ambition sociale portée par l'ensemble de la communauté ferroviaire. Aucun secteur ne peut durablement fonctionner de cette façon.

Soixante-quinze ans après la constitution de la SNCF, trente ans après le vote de la loi d'orientation pour les transports intérieurs et quinze ans après la création de RFF, le gouvernement porte une réforme structurante visant à rénover en profondeur le système ferroviaire français et à lui assurer un modèle de développement soutenable.

La définition de ce nouveau modèle s'appuie sur les contributions des parties prenantes aux travaux conduits par MM. Jean-Louis Bianco et Jacques Auxiette à la demande du gouvernement.

Le projet de loi apporte une réponse aux enjeux de qualité du service public, de coût et de soutenabilité de la trajectoire financière, et de modernité sociale du système ferroviaire, dans l'intérêt des usagers, des salariés et des territoires : en construisant un groupe public industriel intégré, d'une part, et en posant les jalons législatifs nécessaires au rétablissement de l'équilibre économique du système et à la refonte du pacte social, d'autre part.

L'organisation du système sera intégralement revue. Les fonctions de gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, aujourd'hui réparties entre RFF, SNCF Infra et la DCF seront regroupées au sein d'une entité unique, un gestionnaire d'infrastructure appelé SNCF Réseau. Afin d'éviter que les problématiques d'entretien de l'infrastructure et de circulation soient disjointes des contraintes de l'exploitation, ce gestionnaire d'infrastructure sera rattaché à l'exploitant historique au sein d'un groupe public unifié, dans le respect de l'accès non discriminatoire au réseau.

La gouvernance du futur gestionnaire d'infrastructure ainsi que les liens entretenus avec les autres entités du groupe public constitueront un levier majeur pour renforcer la qualité et la performance du système ferroviaire ainsi que pour maîtriser son coût. L'Etat assumera son rôle de stratège : majoritaire dans le conseil de surveillance, où seront également représentés les régions et le Parlement, il sera le garant de la cohérence économique et du pilotage stratégique du groupe public.

Une règle de rétablissement des équilibres financiers et de maîtrise de l'endettement sera instituée : son principe est acté dans le présent projet de loi, ses modalités seront traduites dans des contrats de performance entre l'Etat et chacune des entités du groupe. L'ensemble des parties prenantes du système ferroviaire, y compris l'Etat, sera appelé à contribuer à ce redressement qui est nécessaire à la pérennisation du nouveau modèle ferroviaire français. En effet, au-delà du projet de loi, le rétablissement financier du système nécessitera des gains de performance dans les organisations et les modes de travail dans l'ensemble du groupe, de même qu'une réflexion partagée avec les usagers et les autorités organisatrices de transport sur les moyens d'optimiser l'offre ferroviaire. L'Etat participera à ce redressement en affectant une partie des résultats de SNCF Mobilités, en permettant le versement de dividendes au sein du pôle public, au profit du redressement du gestionnaire d'infrastructures.

Le projet de loi pose les jalons législatifs permettant la construction d'un cadre social commun à tous les travailleurs de la branche ferroviaire. Tout en maintenant le statut des cheminots, il s'agit de donner aux salariés et aux entreprises ferroviaires la possibilité de construire l'organisation et les conditions de travail qui permettront de répondre aux enjeux de sécurité et de qualité de service, de garantir l'absence de concurrence déloyale et d'accroître la performance économique du système. Ce cadre social s'appuiera sur un « décret-socle » posant les principales règles communes au secteur ferroviaire ainsi que sur la négociation d'une convention collective nationale qui aura vocation à s'appliquer à l'ensemble des entreprises de la branche ferroviaire (EPIC du groupe public et autres opérateurs ferroviaires).

Dans le cadre de la constitution d'un groupe public ferroviaire fort, l'accès transparent et non discriminatoire au réseau des entreprises ferroviaires et le fonctionnement impartial du gestionnaire d'infrastructure unifié seront en particulier garantis par des règles spécifiques de fonctionnement des instances dirigeantes du gestionnaire d'infrastructure et par un renforcement du rôle et des capacités d'intervention de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF).

TITRE I^{er} : DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS

L'**article 1^{er}** vient insérer au sein du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports un nouveau titre comportant les dispositions relatives au système de transport ferroviaire national. Ce titre nouveau est structuré autour de deux chapitres concernant le groupe public ferroviaire d'une part et la SNCF d'autre part.

L'article L. 2100-1 vient préciser la notion de système ferroviaire national et l'article L. 2100-2 précise que l'Etat est chargé de veiller à la cohérence et au bon fonctionnement de ce système alors que l'article L. 2100-3 crée le Haut comité du ferroviaire qui constitue l'instance d'information et de concertation des acteurs du ferroviaire. A cet effet, ce haut comité approuve le code du réseau. Il peut également être saisi à des fins de conciliation dans le cadre de différends entre les entreprises du secteur ferroviaire.

Le chapitre I^{er} comporte des dispositions relatives à l'organisation et aux institutions représentatives du personnel au sein du groupe public ferroviaire.

L'article L. 2101-1 précise que le groupe public ferroviaire est composé des trois entités que sont la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

L'article L. 2101-2 a pour objet de garantir la continuité des situations juridiques existantes pour les salariés de la SNCF et de RFF. A cette fin, il préserve les conditions de recrutement des salariés de la SNCF, qu'il s'agisse de ceux recrutés sous statut ou de ceux recrutés sous contrat.

L'article L. 2101-3 permet à une convention collective de branche de compléter le statut dans les limites fixées par ce dernier. Cet article pose ainsi les bases, dans l'objectif d'un renforcement de la collectivité de travail des cheminots, qu'ils soient recrutés sous statut ou sous contrat.

L'article L. 2101-4 a pour objet de permettre l'établissement d'un cadre social homogène en matière de durée du travail applicable à l'ensemble des salariés travaillant dans la branche du transport ferroviaire. Il vise à garantir un haut niveau de sécurité des circulations et à assurer la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.

Les articles L. 2101-5 et L. 2101-6 adaptent les dispositions relatives au comité de groupe prévues par le code du travail, pour tenir compte des spécificités de l'organisation du groupe public ferroviaire.

Le chapitre II comporte les dispositions relatives à l'organisation et au fonctionnement de la SNCF.

L'article L. 2102-1 définit l'objet de l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) SNCF qui assure le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale du groupe public ferroviaire. Il assure dans ce cadre des fonctions transversales et définit la politique des ressources humaines du groupe.

L'article L. 2102-2 précise que la SNCF est dotée à l'égard de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités d'attributions analogues à celles d'une société détentrice, définies dans le code des transports, dans le respect des exigences d'impartialité en vue d'un accès transparent, équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

L'article L. 2102-3 dispose que l'Etat peut conclure un contrat pluriannuel avec la SNCF d'une durée de dix ans, avec une actualisation tous les trois ans de nature glissante afin d'assurer une visibilité sur les activités et les investissements.

Les articles L. 2102-4 à L. 2102-9 précisent l'organisation de la SNCF, qui est dotée d'un conseil de surveillance et d'un directoire.

Les articles L. 2102-4, L. 2101-5 et L. 2102-7 comportent des dispositions relatives au fonctionnement du conseil de surveillance et renvoient à un décret en Conseil d'Etat le soin de préciser les statuts de la SNCF, sous réserve que le nombre de représentants de l'Etat au conseil de surveillance ne soit pas inférieur à la moitié. L'article L. 2102-7 précise que la SNCF établit les comptes consolidés du groupe public ferroviaire.

Les articles L. 2102-6, L. 2102-8 et L. 2102-9 précisent la composition, le rôle et le fonctionnement du directoire. Ce dernier est composé de deux membres nommés par décret : un président qui est également le président du conseil d'administration de SNCF Mobilités et un vice-président qui est par ailleurs le président du conseil d'administration de SNCF Réseau.

Les articles L. 2102-10 à L. 2102-15 comportent les dispositions relatives aux modalités de gestion comptable et financière, de gestion domaniale et de contrôle de l'Etat.

Les articles L. 2102-16 et L. 2102-17 précisent les ressources affectées à la SNCF. Ils permettent notamment à SNCF Mobilités de verser des dividendes à la SNCF afin de verser des dotations à SNCF Réseau.

L'article L. 2102-18 rend applicable à la SNCF la réglementation sociale des transports (livre III de la première partie du code des transports). En effet, cette réglementation n'était jusqu'alors applicable qu'aux entreprises de transport. Il était donc nécessaire de la rendre applicable à la SNCF afin d'assurer la cohésion de la collectivité de travail du groupe public ferroviaire. L'article L. 2111-26 faisant de même pour SNCF Réseau, la réglementation se trouve applicable à toutes composantes du groupe public ferroviaire.

L'**article 2** institue SNCF Réseau et précise son objet, ses ressources et ses modalités d'organisation. Il modifie principalement la section du code des transports consacrée à Réseau ferré de France, dont SNCF Réseau prend la suite.

Le I apporte des modifications d'ordre rédactionnel.

Le II touche à l'objet et la régulation économique et vient modifier les articles L. 2111-9 et L. 2111-10.

L'article L. 2111-9 définit l'objet de l'EPIC SNCF Réseau et en liste les missions, en regroupant sous le vocable d'« accès à l'infrastructure » les missions correspondant aux fonctions essentielles définies par le droit européen (article 7.1 de la directive 2012/34). Afin de soutenir le développement des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), SNCF Réseau conserve la possibilité de confier ses missions à des entreprises ferroviaires pour des lignes réservées au transport de marchandises à faible trafic.

L'article L. 2111-10 définit les conditions de la régulation économique de SNCF Réseau. Il vise à transposer une partie des articles 8 (stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire et financement du gestionnaire d'infrastructure) et 30 (contrat entre l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure et mécanisme d'incitation à la réduction des coûts) de la directive 2012/34. Il prévoit la conclusion, après avis de l'ARAF et du Haut comité du ferroviaire, d'un contrat entre l'Etat et SNCF Réseau fixant les objectifs de performance technique et financière à atteindre, incitant SNCF Réseau à la réduction de ses coûts et encadrant sa trajectoire financière (tarification, rapport entre marge opérationnelle et dette, chronique de niveau de couverture du coût complet). Le contrat doit être cohérent avec la politique de gestion du réseau et la stratégie de développement de l'infrastructure arrêtées par l'Etat. Le contrat précise enfin les conditions de détermination des concours publics visant à assurer l'effectivité du principe, inscrit dans la loi, d'éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau des investissements réalisés à la demande d'autorités publiques. Lorsque la situation financière de SNCF Réseau ne permet pas d'endettement supplémentaire (dépassement d'un rapport plafond entre dette et marge opérationnelle fixé par décret), les concours publics doivent couvrir la totalité des coûts de ces investissements.

Le III modifie l'article L. 2111-11 pour prévoir que SNCF Réseau peut, comme RFF actuellement, recourir aux contrats de partenariats ou aux concessions. Ces contrats portent sur tout ou partie des missions de SNCF Réseau, à l'exception de la gestion opérationnelle des circulations que SNCF Réseau conserve en tout état de cause, compte-tenu des enjeux de sécurité (manœuvre des postes d'aiguillage notamment).

Le IV concerne l'organisation de SNCF Réseau qui est doté d'un conseil d'administration.

L'article L. 2111-15 fixe la composition du conseil d'administration, répartie en trois collèges de tailles égales : représentants de l'Etat et personnalités qualifiées, représentants de la SNCF, représentants des salariés.

Les articles L. 2111-16 à L. 2111-16-4 visent à assurer l'indépendance décisionnelle de SNCF Réseau vis-à-vis de SNCF Mobilités. L'ARAF peut s'opposer à la nomination, à la reconduction et la révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau. Les responsables de la direction générale et le président du conseil d'administration (« les dirigeants de SNCF Réseau ») ne doivent avoir aucun lien d'intérêt ni lien financier avec une entreprise exerçant directement ou par l'intermédiaire d'une filiale une activité d'entreprise ferroviaire, à l'exception du président du conseil d'administration, en ce qu'il est aussi vice-président du directoire de la SNCF. La rémunération des dirigeants de SNCF Réseau ne peut dépendre que d'indicateurs propres au seul SNCF Réseau. Le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, les anciens dirigeants de SNCF Réseau en charge des fonctions essentielles et les personnels de SNCF Réseau ayant eu à connaître, dans l'exercice de leurs fonctions, des informations dont la diffusion est prohibée sont soumis, pendant trois ans, à l'avis d'une commission de déontologie s'ils quittent leurs fonctions tout en restant dans le secteur ferroviaire. Des mesures d'indépendance matérielle des services de SNCF Réseau responsables des fonctions essentielles sont également définies. L'ARAF examine les mesures d'organisation interne de SNCF Réseau pour se conformer aux règles d'impartialité.

Le V apporte des modifications d'ordre rédactionnel.

Le VI concerne les ressources de SNCF Réseau qui dispose des mêmes ressources que RFF (redevances, revenus fonciers, concours publics), auxquelles sont ajoutées les dotations en provenance de la SNCF, afin de permettre au groupe de contribuer à l'amélioration de l'équilibre financier de SNCF Réseau.

Le VII apporte des modifications d'ordre rédactionnel.

Le VIII comporte des dispositions relatives à la tarification de l'infrastructure. Afin de contribuer au redressement de la trajectoire financière de SNCF Réseau, il est prévu qu'il conserve l'intégralité des gains de productivité qu'il réalise tant que son équilibre économique n'est pas atteint.

Le IX vient compléter la partie du code des transports relative à SNCF Réseau avec une sous-section concernant la réglementation sociale. Ainsi qu'il a été dit, l'article L. 2111-26 rend applicable à SNCF Réseau la réglementation sociale des transports (livre III de la première partie du code des transports). En effet, cette réglementation n'était jusqu'alors applicable qu'aux entreprises de transport. Il était donc nécessaire de la rendre applicable à SNCF Réseau afin d'assurer la cohésion de la collectivité de travail du groupe public ferroviaire.

Les X à XVI comportent des modifications d'ordre rédactionnel.

L'**article 3** présente les règles destinées à s'assurer de l'impartialité de SNCF Réseau et des autres gestionnaires d'infrastructure ferroviaire.

Le I insère, dans le code des transports, un article L. 2122-3-1 qui prévoit le principe d'un code du réseau, adopté par le Haut comité du ferroviaire et destiné notamment à assurer les conditions d'une collaboration efficace de tous les acteurs du système ferroviaire national. Ce code du réseau définira également des modalités de conciliation entre acteurs, sans préjudice des compétences exercées par l'ARAF.

Le II apporte des modifications d'ordre rédactionnel.

Le III déplace l'article du code des transports qui précise que les personnels des services du gestionnaire de l'infrastructure responsables de l'accès à l'infrastructure ne sont pas autorisés à communiquer les informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique obtenues dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

Le IV met en cohérence le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports avec les évolutions touchant le service gestionnaire des trafics et des circulations.

L'**article 4** regroupe les dispositions qui modifient le titre III du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports relatif à l'ARAF.

En premier lieu, l'article 4 a pour objet principal, en reprenant en droit interne certaines des dispositions de la directive 2012/34 relatives à l'organisme de contrôle ferroviaire :

- d'étendre les attributions et les pouvoirs de l'ARAF ;
- d'accroître l'indépendance de l'ARAF et d'éviter tout conflit d'intérêts.

En second lieu, l'article 4 permet à l'ARAF, qui est désormais dotée d'une compétence supplémentaire en matière de suivi du système de transport ferroviaire national, d'améliorer sa capacité à prendre en compte ses enjeux et ses contraintes. De plus, il lui permet de s'assurer que SNCF Réseau exerce ses missions en toute indépendance, en offrant un accès non discriminatoire au réseau, et qu'il maîtrise ses dépenses.

Le I modifie l'article L. 2131-1 du code des transports afin d'étendre les attributions de l'ARAF au suivi du système de transport ferroviaire.

Le II modifie l'article L. 2131-2 du code des transports afin d'abroger les dispositions relatives au contenu du rapport annuel d'activités de l'ARAF, qui sont de niveau réglementaire.

Le III modifie l'article L. 2131-4 et précise que l'ARAF devra vérifier l'absence de clauses discriminatoires dans le document de référence du réseau et s'assurer de la cohérence des dispositions mises en œuvre en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées avec les contraintes, notamment financières, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

Le IV modifie la composition du collège de l'ARAF, qui passe de sept à cinq membres.

Le V ajoute un alinéa à l'article L. 2132-3 précisant que l'ARAF prend en considération, dans ses avis et décisions, les enjeux et contraintes, notamment financières, du système de transport ferroviaire.

Les VI à IX précisent et modifient, aux articles L. 2132-4, L. 2132-5, L. 2132-7 et L. 2132-8, les conditions de nomination et de renouvellement des membres du collège de l'ARAF. Ils renforcent les incompatibilités des fonctions des membres du collège. Ils précisent que, désormais, les membres du collège de l'ARAF exerceront leurs fonctions à plein temps. Afin d'éviter toute situation de conflits d'intérêts, ils fixent une période de trois ans durant laquelle les membres du collège ne peuvent pas, au terme de leur mandat, occuper de position professionnelle ou de responsabilité au sein des entreprises ou des entités régulées.

Le X ajoute au code des transports un article L. 2132-8-1 qui prévoit qu'un commissaire du Gouvernement fait connaître à l'ARAF, en tant que de besoin, les analyses du Gouvernement, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire, à l'exclusion des décisions adoptées dans le cadre des procédures de règlement des différends ou de sanction.

Le XI modifie l'article L. 2132-9 pour tenir compte de la réduction du nombre de membres du collège de l'ARAF.

Le XII corrige une erreur de forme introduite à l'article L. 2132-10 et substitue au principe des vacances dont bénéficient les membres du collège autres que l'ARAF celui d'une rémunération, en lien avec l'exercice de leurs fonctions à temps plein.

Le XIII complète l'article L. 2133-4 afin de faciliter l'accès de l'ARAF aux informations nécessaires à l'exercice de ses attributions et son contrôle des règles relatives à la séparation comptable applicables au secteur ferroviaire. Dans le cas où l'Autorité constaterait, à cette occasion, des irrégularités potentielles en matière d'aides d'Etat, elle serait tenue d'en informer les services de l'Etat.

Le XIV modifie l'article L. 2133-5 afin, d'une part, de soumettre l'examen des redevances d'infrastructures liées à l'utilisation du réseau ferré national à un avis motivé de l'ARAF et, d'autre part, de lui permettre d'exercer cet examen au regard de la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire et du contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau, au-delà des principes et des règles de tarification applicables sur le réseau ferré national.

Le XV crée les articles L. 2133-5-1 et L. 2133-5-2 du code des transports qui confèrent à l'ARAF des attributions liées à la création de SNCF Réseau. En premier lieu, l'Autorité émet un avis motivé sur le projet de budget de SNCF Réseau et le respect de la trajectoire financière définie par le contrat entre l'Etat et SNCF Réseau. Elle est également compétente pour recommander l'application des mesures correctives prévues dans ce contrat, si elle constate que SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles. Elle émet, en second lieu, un avis motivé sur le code du réseau.

Le XVI ajoute au code des transports un article L. 2133-8-1 qui soumet à l'avis motivé de l'ARAF la fixation du montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau sur chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil qui devra être fixé par décret.

Le XVII modifie l'article L. 2133-9 pour tenir compte des évolutions touchant le service gestionnaire des trafics et des circulations. Dorénavant, l'ARAF peut s'opposer à la nomination, la reconduction ou la cessation anticipée des fonctions du président du conseil d'administration de SNCF Réseau.

Le XVIII modifie l'article L. 2134-2 pour tenir compte de l'existence du code du réseau.

Le XIX modifie l'article L. 2134-3 afin notamment de préciser les délais d'examen des différends par l'ARAF.

L'article 5 modifie essentiellement les dispositions des articles L. 2141-1 à L. 2141-12 du code des transports relatives à la Société nationale des chemins de fer français pour les adapter à la nouvelle entité en charge du transport au sein du groupe public ferroviaire, l'EPIC SNCF Mobilités.

Le I apporte des modifications d'ordre rédactionnel.

Le II modifie l'article L. 2141-1 du code des transports relatif à SNCF Mobilités pour supprimer les missions de gestion de l'infrastructure auparavant exercées par SNCF Infra et la DCF.

Le III modifie l'article L. 2141-3 pour préciser que l'Etat conclut avec SNCF Mobilités un contrat pour une durée de 10 ans, actualisé tous les trois ans.

Le IV modifie les articles L. 2141-6 à L. 2141-8 et précise la composition du conseil d'administration, répartie comme pour SNCF Réseau en trois collèges de tailles égales : représentants de l'Etat et personnalités qualifiées, représentants de la SNCF, représentants des salariés.

Le V abroge l'article L. 2141-9, devenu sans objet avec les nouveaux articles L. 2102-5 et L. 2102-6 du code des transports.

Les VI à XIII apportent des modifications d'ordre rédactionnel.

L'article 6 modifie la rédaction des articles L. 1321-1 et L. 1321-3 et crée l'article L. 1321-3-1 du code des transports pour tirer les conséquences de la négociation d'une convention collective de branche ainsi que de la mise en place du groupe public ferroviaire sur les règles de durée du travail. L'ensemble des entreprises et établissements entrant dans le champ de la convention collective seront ainsi soumis à un régime homogène en matière de durée du travail notamment par la mise en place d'une stricte hiérarchie des normes (décret, convention de branche, accord d'entreprise).

Il crée par ailleurs un titre VI intitulé « relations collectives du travail » contenant un article L. 2160-1 dont l'objet est, en établissant le champ de la convention collective du secteur ferroviaire, de permettre la mise en place d'un cadre social homogène en coordination avec la réglementation de la durée du travail de cette même branche prévue à l'article L. 2101-4.

L'article 7 comporte des dispositions relatives aux aménagements devant être apportés dans le domaine de la sûreté et précise les conditions de mise à disposition du service interne de sécurité de la SNCF.

Il modifie et complète *a minima* les dispositions des articles L. 2251-1 à L. 2251-5 du code des transports relatives aux services internes de sécurité. En l'occurrence, la dénomination Société nationale des chemins de fer français est remplacée par la dénomination SNCF, qui est l'entité au sein de laquelle le service interne de sécurité « SUGE » sera positionné dans la nouvelle organisation créée par la loi.

En outre, sont créés les articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2. L'article L. 2251-1-1 vise à étendre les compétences du service interne de sécurité de la SNCF à toutes les entreprises ferroviaires de transport utilisatrices du réseau ferré national afin qu'elles puissent bénéficier de ses services avec leur accord. Cette évolution est nécessaire d'une part, pour éviter de voir se multiplier des services de sécurité armés dans des lieux ouverts au public tels que les gares et, d'autre part, pour ne pas créer de distorsion de concurrence, en permettant à toutes les entreprises ferroviaires de bénéficier de prestations de sécurisation de même nature pour leurs convois.

L'article L. 2251-1-2 reprend spécifiquement la mission exercée par le service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui n'a pour le moment pas la nécessité d'élargir son périmètre de contrôle.

TITRE II : DISPOSITIONS SPECIFIQUES OU A CARACTERE TRANSITOIRE

L'article 8 précise la date de création de la SNCF ainsi que la date à laquelle les nouvelles dénominations de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités viendront se substituer aux dénominations de Réseau ferré de France et Société nationale des chemins de fer français auparavant en vigueur, étant précisé que ce changement de dénomination n'emporte pas création d'une nouvelle personne morale.

L'article 9 prévoit le transfert à SNCF Réseau des biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations de toute nature de SNCF Mobilités attachés à l'exercice des missions de SNCF Réseau, sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des deux établissements.

L'article 10 prévoit le transfert à la SNCF des biens droits, obligations, contrats, conventions et autorisations de toute nature de SNCF Réseau et SNCF Mobilités attachés à l'exercice des missions de la SNCF, sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des trois établissements .

L'**article 11** fixe le principe de la poursuite des contrats de travail des salariés de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France avec leur nouvel employeur, qu'il s'agisse de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau ou de la SNCF.

L'**article 12** abroge l'article 1er de l'acte dit loi de 1940 relatif au régime de travail des agents des chemins de fer de la Société nationale des chemins de fer français. Il tire les conséquences de la mise en place du groupe public ferroviaire qui rend cet article inapplicable, car visant uniquement la Société nationale des chemins de fer français.

L'**article 13** a pour objet d'assurer, le temps que les partenaires sociaux négocient la convention collective de la branche ferroviaire et, le cas échéant, les accords d'entreprise, un encadrement de la durée du travail au sein du groupe public ferroviaire. En effet, le décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 relatif à la durée du travail du personnel de la Société nationale des chemins de fer français n'est applicable qu'à la Société nationale des chemins de fer français ; il est donc nécessaire de prévoir temporairement que l'ensemble des salariés du groupe public ferroviaire conservent leur régime de durée du travail, jusqu'à l'extension de la convention collective ou de l'accord sur l'organisation et la durée du travail dans la branche, ou au plus tard six mois après la création du groupe public ferroviaire.

L'**article 14** a pour objet d'identifier les organisations syndicales qui seront amenées à négocier la convention collective de branche. En effet, faute de branche existante, il n'est pas possible de faire de mesure d'audience et donc d'identifier les organisations qui peuvent être reconnues représentatives conformément aux critères établis dans le code du travail. Il est donc nécessaire de préciser quelles sont les organisations qui seront amenées à participer aux négociations afin de s'assurer que le dialogue social soit le plus large possible.

L'**article 15** prévoit la possibilité d'un transfert à titre gratuit de biens du domaine public ferroviaire actuellement confiés en gestion à la Société nationale des chemins de fer français et nécessaires aux besoins de la défense au futur SNCF Réseau.

Certaines installations ferroviaires sont nécessaires à la défense, notamment pour permettre les transports de troupes et de matériel ou pour leur intérêt stratégique particulier. Une partie de ces installations font partie du domaine public de l'Etat, confié en gestion à la Société nationale des chemins de fer français, ne présentent plus aujourd'hui d'intérêt pour l'activité de cet établissement. L'article 15 permet de transférer ces biens du domaine public de l'Etat au domaine public de SNCF Réseau, afin que ce dernier poursuive la mission de maintien et d'entretien des installations ferroviaires nécessaires aux besoins de la défense du pays. Ce transfert est effectué à titre gratuit.

L'**article 16** établit les dispositions transitoires nécessaires au renouvellement du collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

L'**article 17** habilite le gouvernement à mettre en cohérence, par voie d'ordonnance les dispositions législatives autres que celles du code des transports avec les nouvelles dispositions issues du projet de loi.

L'**article 18** précise que la loi (à l'exception de certaines de ses dispositions) entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie

Transports, mer et pêche

PROJET DE LOI

portant réforme ferroviaire

NOR : TRAX1320370L/Rose-1

TITRE I^{ER}

DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS

Article 1^{er}

Au livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports (partie législative), il est inséré avant le titre I^{er} un titre préliminaire ainsi rédigé :

« *TITRE PRELIMINAIRE*

« **LE SYSTEME DE TRANSPORT FERROVIAIRE NATIONAL**

« *Art. L. 2100-1.* - Le système de transport ferroviaire national, au sens du présent livre, est constitué de l'ensemble des moyens humains et matériels mis en œuvre sur le réseau ferré national pour assurer sa gestion et l'exécution des services de transport l'utilisant ainsi que l'exploitation des infrastructures de services qui lui sont reliées.

« Le système de transport ferroviaire national concourt au service public ferroviaire. Il contribue à la satisfaction des besoins des usagers et à la mise en œuvre du droit au transport tel que défini au livre I^{er} de la première partie du présent code.

« *Art. L. 2100-2.* - L'Etat veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. A cette fin, il veille à ce que soient assurées les missions suivantes :

« 1^o La cohérence de l'offre offerte aux voyageurs, la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire et l'optimisation de la qualité de service fournie aux usagers du système de transport ferroviaire national ;

« 2° La permanence opérationnelle et la gestion des situations de crise ayant un impact sur le fonctionnement du système de transport ferroviaire national, ainsi que la coordination opérationnelle nécessaire à la mise en œuvre des réquisitions dans le cadre de la défense nationale, et en cas d'atteinte à la sûreté de l'Etat ;

« 3° La préservation de la sûreté des personnes et des biens, de la sécurité du réseau et des installations relevant du système de transport ferroviaire national, ainsi que la prévention des actes qui pourraient dégrader les conditions de sûreté et de sécurité du fonctionnement du système de transport ferroviaire ;

« 4° La conduite ou le soutien à des programmes de recherche et de développement de la filière ferroviaire permettant d'accroître la sécurité, l'efficacité économique et environnementale, la fiabilité, le développement technologique, l'accès universel et l'interopérabilité du transport ferroviaire.

« *Art. L. 2100-3.* - Le Haut comité du ferroviaire constitue une instance d'information et de concertation des acteurs du système de transport ferroviaire national. Il favorise la coopération opérationnelle de tous ces acteurs et constitue un lieu de débat sur les grandes évolutions du système de transport ferroviaire national. Il approuve le code du réseau.

« Il peut être saisi, à fin de conciliation, des différends que lui soumettent les entreprises du secteur ferroviaire, sans préjudice des compétences exercées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires conformément aux articles L. 2134-1 à L. 2134-3.

« *CHAPITRE I^{ER}*

« *GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE*

« *Section 1*

« *Organisation*

« *Art. L. 2101-1.* - La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent un groupe public ferroviaire qui concourt au fonctionnement du système de transport ferroviaire national, et remplit notamment des missions de service public de transport terrestre régulier de personnes, des missions de transport de marchandises et des missions de gestion de l'infrastructure ferroviaire dans une logique de développement durable et d'efficacité économique et sociale.

« *Art. L. 2101-2.* - La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités emploient des salariés régis par un statut particulier élaboré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

« La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent également employer des salariés sous le régime des conventions collectives.

« Art. L. 2101-3. - Par dérogation aux dispositions des articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, pour les personnels de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités régis par un statut particulier, une convention de branche ou un accord professionnel ou interprofessionnel ayant fait l'objet d'un arrêté d'extension ou d'élargissement peut compléter les dispositions statutaires ou en déterminer les modalités d'application dans les limites fixées par le statut particulier.

« Art. L. 2101-4. - Afin de garantir un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et d'assurer la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, un décret en Conseil d'Etat fixe les règles relatives à la durée du travail communes aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1, aux entreprises dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires, et qui sont titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité.

« Le décret prévu à l'alinéa précédent est également applicable aux salariés affectés aux activités mentionnées à cet alinéa dans les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises.

« Section 2

« *Institutions représentatives du personnel*

« Art. L. 2101-5. - Les dispositions relatives aux institutions représentatives du personnel prévues au sein du livre III de la deuxième partie du code du travail et du livre VI de la quatrième partie du même code s'appliquent à la SNCF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités sous réserve des dispositions spécifiques prévues par la présente section.

« *Sous-section unique*

« *Comité central du groupe public ferroviaire et commissions consultatives*

« Art. L.2101-6. - En vue d'assurer la mission dévolue à la SNCF en application des dispositions du 3° de l'article L. 2102-1, il est constitué auprès de la SNCF un comité de groupe entre les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et leurs filiales. Ce comité est régi par les dispositions du titre III du livre III de la deuxième partie du code du travail, sous réserve des adaptations nécessaires par décret en Conseil d'Etat. Les dispositions de l'article L. 2331-1 du code du travail ne sont pas applicables aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.

« Pour l'application du titre IV du livre III de la deuxième partie du code du travail, les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et les entreprises qu'ils contrôlent au sens de l'article L. 2331-1 du code du travail constituent, auprès de la SNCF, un groupe d'entreprises de dimension européenne.

« *CHAPITRE II*
« *SNCF*

« *Section 1*
« *Objet et missions*

« *Art. L. 2102-1.* - L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé « SNCF » a pour objet d'assurer :

« 1° Le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale du groupe public ferroviaire ;

« 2° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs ;

« 3° La définition et l'animation des politiques de ressources humaines du groupe public ferroviaire ;

« 4° Des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire.

« *Art. L. 2102-2.* - La SNCF est dotée, à l'égard de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, d'attributions analogues à celles d'une société détentrice au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce. Ces attributions sont définies dans le présent code, dans le respect des exigences d'impartialité en vue d'un accès transparent, équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

« La SNCF peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions.

« *Art. L. 2102-3.* - La SNCF conclut avec l'Etat un contrat d'une durée de dix ans réactualisé tous les trois ans.

« *Section 2*
« *Organisation*

« *Art. L. 2102-4.* - La SNCF est soumise à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Elle est dotée d'un conseil de surveillance et d'un directoire. Le dernier alinéa de l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983 précitée ne lui est pas applicable.

« Les statuts de l'établissement et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance sont fixés par un décret en Conseil d'Etat. Le nombre des représentants de l'Etat ne peut être inférieur à la moitié du nombre de membres du conseil de surveillance.

« *Art. L. 2102-5.* - Le président du conseil de surveillance de la SNCF est nommé par décret parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci.

« Art. L. 2102-6. - Par dérogation au deuxième alinéa de l'article 10 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le directoire de la SNCF comprend deux membres, nommés par décret hors des membres du conseil de surveillance et sur proposition de celui-ci. L'un d'eux est nommé en qualité de président du directoire, l'autre en qualité de vice-président du directoire.

« La nomination en qualité de président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Mobilités et désignation en qualité de président de ce conseil d'administration.

« La nomination en qualité de vice-président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau et désignation en qualité de président de ce conseil d'administration. Les décisions concernant la nomination, la reconduction ou la révocation du vice-président du directoire sont prises conformément à l'article L. 2111-16.

« La durée des mandats des membres du directoire est fixée dans les statuts de la SNCF. Elle est identique à celle des mandats des administrateurs et des présidents des conseils d'administration de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

« Les mandats des membres du directoire débutent et prennent fin aux mêmes dates. En cas de vacance pour quelque cause que ce soit du siège d'un membre du directoire, son remplaçant n'exerce ses fonctions que pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement du directoire.

« Art. L. 2102-7. - Le conseil de surveillance de la SNCF arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du groupe et s'assure de la mise en œuvre des missions de la SNCF par le directoire. Il approuve le contrat mentionné à l'article L. 2102-3. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de la SNCF.

« Les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance sont précisées par voie réglementaire. En particulier, les engagements financiers et les conventions passées entre la SNCF et SNCF Réseau ou SNCF Mobilités doivent, au-delà d'un certain seuil, être soumis à l'autorisation préalable du conseil de surveillance.

« A tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

« La SNCF établit et publie chaque année les comptes consolidés du groupe public ferroviaire ainsi qu'un rapport sur la gestion du groupe. Les comptes de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sont consolidés selon la méthode de l'intégration globale mentionnée à l'article L. 233-18 du code de commerce.

« Après la clôture de chaque exercice, le directoire présente au conseil de surveillance pour approbation, les comptes annuels et les comptes consolidés du groupe public ferroviaire, accompagnés du rapport de gestion y afférent.

« Art. L. 2102-8. - Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion. A cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la SNCF. Il les exerce dans la limite de l'objet de la SNCF et sous réserve de ceux expressément attribués par la loi et par les textes pris pour son application au conseil de surveillance. Il conclut notamment le contrat entre la SNCF et l'Etat prévu à l'article L. 2102-3 après approbation par le conseil de surveillance.

« Art. L. 2102-9. - Toute décision du directoire est prise à l'unanimité. En cas de désaccord exprimé par l'un de ses membres, la décision est prise par le président du conseil de surveillance. Ce dernier ne peut prendre part aux délibérations du conseil de surveillance relatives à cette décision. Il est responsable de cette décision dans les mêmes conditions que les membres du directoire.

« Section 3

« **Gestion administrative, financière et comptable**

« Art. L. 2102-10. - La SNCF est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général.

« Art. L. 2102-11. - La gestion des filiales créées ou acquises par la SNCF est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe qu'elle constitue avec SNCF Réseau, SNCF Mobilités, ainsi que leurs filiales.

« Art. L. 2102-12. - Les règles de gestion financière et comptable applicables à la SNCF sont fixées par voie réglementaire

« Section 4

« **Gestion domaniale**

« Art. L. 2102-13. - Les biens immobiliers de la SNCF peuvent être cédés à l'Etat ou à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

« Art. L. 2102-14. - Les règles de gestion domaniale applicables à la SNCF, notamment les modalités de déclassement, sont fixées par voie réglementaire.

« Section 5

« **Contrôle de l'Etat**

« Art. L. 2102-15. - La SNCF est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans les conditions déterminées par voie réglementaire.

« *Section 6*
« ***Ressources***

« *Art. L. 2102-16.* - Les ressources de la SNCF sont constituées par :

« 1° Les rémunérations perçues au titre des missions mentionnées aux 2° et 4° de l'article L. 2102-1, qui sont rendues dans le cadre de contrats à titre onéreux conclus avec SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou toute autre entreprise ferroviaire ;

« 2° Le produit du dividende sur le résultat de SNCF Mobilités mentionné à l'article L. 2102-17 ;

« 3° Le cas échéant, les rémunérations perçues au titre des missions qui lui sont confiées dans le cadre de contrats conclus avec l'Etat ou des collectivités territoriales ;

« 4° D'une manière générale, toutes les recettes autorisées par les lois et règlements.

« *Art. L. 2102-17.* - La SNCF perçoit un dividende sur les résultats de SNCF Mobilités. 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 SNCF Mobilités et constatation de l'existence de sommes distribuables, par le conseil de surveillance de la SNCF. Il est soumis, pour accord, à l'autorité compétente, qui se prononce dans un délai d'un mois. A défaut d'opposition à l'issue de ce délai, son accord est réputé acquis.

« *Section 7*
Réglementation sociale

« *Art. L. 2102-18.* - Les dispositions du livre III de la première partie du présent code sont applicables à la SNCF. »

Article 2

Le code des transports est ainsi modifié :

I. - L'intitulé de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie (partie législative) est remplacé par l'intitulé suivant : « Section 2 : SNCF Réseau ».

II. - Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2111-9.* - L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé « SNCF Réseau » a pour objet d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable :

« 1° L'accès à l'infrastructure, soit la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'accès à l'infrastructure sur le réseau ferré national ;

« 2° La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;

« 3° La maintenance de l'infrastructure, soit l'entretien et le renouvellement du réseau ferré national ;

« 4° Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;

« 5° La gestion des infrastructures de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.

« Il est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau, dans un objectif de qualité de service et de maîtrise des coûts.

« Pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, SNCF Réseau peut confier par convention ces missions à des personnes qui sont également fournisseurs de services ferroviaires de marchandises sur ces mêmes lignes selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit.

« *Art. L. 2111-10.* - SNCF Réseau conclut avec l'Etat un contrat d'une durée de dix ans réactualisé tous les trois ans.

« Ce contrat est conforme avec la politique de gestion du réseau et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'Etat définit les orientations après avis du Haut comité du ferroviaire. Il s'applique à l'intégralité du réseau ferré national et détermine notamment :

« 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau ferré national ;

« 2° Les orientations en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau ferré national avec des indicateurs d'état et de productivité ;

« 3° La trajectoire financière de SNCF Réseau, et dans ce cadre :

« *a)* Les moyens financiers versés ou alloués aux différentes missions de SNCF Réseau ;

« *b)* La chronique maximale des variations annuelles globales de la tarification de l'infrastructure ;

« *c)* L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure, c'est-à-dire d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure, ainsi que celle des dépenses de développement, et les mesures de maîtrise de ces dépenses ;

« *d)* La chronique de taux de couverture du coût complet à atteindre annuellement ainsi que le rapport entre la dette nette de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle à ne pas dépasser ;

« 4° Les mesures correctives que SNCF Réseau prend s'il manque à ses obligations contractuelles, et les conditions de renégociation lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ou sur la trajectoire financière de SNCF Réseau.

« Pour l'application du présent article, le coût complet correspond, pour un réseau donné, 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.

« Le décret prévu à l'article L. 2111-15 fait apparaître un ratio plafond entre la dette nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau. En cas de dépassement de ce plafond, 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. En cas de respect de ce plafond, 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 SNCF Réseau 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 sont soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et du Haut comité du ferroviaire. 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 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 SNCF Réseau et l'Etat.

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

III. - L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, avant les mots : « à un contrat de partenariat » sont ajoutés les mots : « à une concession de travaux prévue par l'ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concession de travaux publics, » ;

2° Les deux premières phrases du deuxième alinéa sont remplacées par la phrase suivante : « Le contrat ou la convention peut porter sur tout ou partie des missions assurées par SNCF Réseau, à l'exception de la gestion opérationnelle des circulations. » ;

3° Au troisième alinéa, les mots : « mentionnées au deuxième alinéa » sont remplacés par les mots : « confiées au cocontractant », les mots : « à la Société nationale des chemins de fer français et » sont supprimés, et les mots : « y compris » sont remplacés par les mots : « ainsi que ».

IV. - Les articles L. 2111-15 et L. 2111-16 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2111-15.* - SNCF Réseau est soumis à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Il est doté d'un conseil d'administration.

« Par dérogation à l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983 précitée, le conseil d'administration de SNCF Réseau comprend :

« 1° Des représentants de l'Etat ainsi que des personnalités choisies par lui, soit en raison de leur compétence technique ou financière, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités de SNCF Réseau, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;

« 2° Des personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, nommées par décret sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF, ainsi que le vice-président du directoire de la SNCF ;

« 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II de la loi du 26 juillet 1983 précitée.

« Le nombre de représentants de chacune des catégories est égal au tiers du nombre des membres du conseil d'administration

« Les statuts de l'établissement sont fixés par un décret en Conseil d'Etat qui détermine notamment les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration.

« Pour l'application de l'article 6-1 de la loi du 26 juillet 1983 précitée, la référence aux 1° et 2° de l'article 5 de ladite loi doit être lue comme une référence aux 1° et 2° du présent article.

« Sous réserve des dispositions de l'article 22 de la loi du 26 juillet 1983 précitée et de l'article 11 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, les membres du conseil d'administration sont responsables dans les conditions applicables aux administrateurs des sociétés anonymes.

« *Art. L. 2111-16.* - Le président du conseil d'administration de SNCF Réseau exerce également les fonctions de directeur général.

« Préalablement à la transmission par le conseil de surveillance de la SNCF à l'autorité investie du pouvoir de nomination de toute proposition de nomination en tant que président du conseil d'administration de SNCF Réseau ou de reconduction du mandat dudit président, le conseil de surveillance de la SNCF notifie à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires l'identité de la personne ainsi que les conditions notamment financières et de durée, régissant son mandat.

« Préalablement à la transmission à l'autorité investie du pouvoir de révocation de toute proposition de révocation de cette même personne, le conseil de surveillance de la SNCF notifie à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires les motifs de sa proposition.

« Si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires estime que la personne pressentie n'apporte pas les garanties suffisantes pour remplir les conditions fixées à l'article L. 2111-16 à compter de sa nomination ou de sa reconduction ou si, en cas de révocation, elle estime que cette révocation est en réalité motivée par l'indépendance manifestée par la personne concernée vis-à-vis des intérêts de SNCF Mobilités, elle peut s'y opposer dans un délai et des conditions fixées par voie réglementaire.

« *Art. L. 2111-16-1.* - Sont considérés comme dirigeants de SNCF Réseau pour l'application du présent article, outre le président du conseil d'administration, les responsables de la direction générale. La liste des emplois de dirigeants est arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dans des conditions fixées par voie réglementaire.

« Pendant leur mandat, les dirigeants de SNCF Réseau 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 ces entreprises. L'évaluation de leur activité et leur intéressement ne peuvent être déterminés que par des indicateurs, notamment de résultats, propres à SNCF Réseau.

« Par dérogation à la première phrase de l'alinéa précédent et conformément à l'article L. 2102-6, le président du conseil d'administration de SNCF Réseau exerce la fonction de vice-président du directoire de la SNCF.

« *Art. L. 2111-16-2.* - La commission de déontologie du ferroviaire est obligatoirement consultée lorsque le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, un ancien dirigeant de SNCF Réseau en charge des missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 ou un personnel de SNCF Réseau ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations dont la divulgation est mentionnée à l'article L. 2122-4-1, souhaite exercer 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 d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire, dans un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions.

« Cette commission rend un avis. Le cas échéant, elle fixe un délai avant l'expiration duquel la personne ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Pendant ce délai qui ne peut excéder trois ans, les activités exercées par cette personne ne doivent pas comporter d'incompatibilité au regard de ses fonctions précédentes ni de ses fonctions futures. Le sens de cet avis est rendu public.

« Les conditions d'application du présent article, et notamment la composition de la commission de déontologie, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

« *Art. L. 2111-16-3.* - Les exigences matérielles d'indépendance auxquelles doivent satisfaire les services responsables des missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information, sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

« Art. L. 2111-16-4. - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires rend un avis sur les mesures d'organisation interne prises par SNCF Réseau pour prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour respecter les obligations découlant des règles d'impartialité énoncées dans la présente section. »

V. - A l'article L. 2111-18, après le mot : « créées » sont insérés les mots : « ou acquises » et après le mot : « groupe » sont insérés les mots : « qu'il constitue avec ses filiales ».

VI. - Le 4° de l'article L. 2111-24 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4° Le produit des dotations qui lui sont versées par la SNCF ;

« 5° Tous autres concours, notamment ceux des collectivités territoriales. »

VII. - L'intitulé de la sous-section 6 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie (partie législative) est remplacé par l'intitulé suivant : « Sous-section 6 : Ressources ».

VIII. - L'article L. 2111-25 est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est complété par les dispositions suivantes : « Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert, SNCF Réseau conserve les gains de productivité qu'il réalise. » ;

2° Au deuxième alinéa, après le mot : « concernées » sont ajoutés les mots : « et de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ».

IX. - La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie (partie législative) est complétée par une sous-section 7 ainsi rédigée :

*« Sous-section 7
« Réglementation sociale*

« Art. L. 2111-26. - Les dispositions du livre III de la première partie du présent code sont applicables à SNCF Réseau. »

X. - A l'article L. 2111-1, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « le gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 ».

XI. - A l'article L. 2111-2, les mots : « l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « le gestionnaire du réseau ferré national ».

XII. - Au 1° de l'article L. 2132-13, les mots : « à Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « au gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 ».

XIII. - Aux articles L. 2111-11, L. 2111-12, L. 2111-13, L. 2111-14, L. 2111-17, L. 2111-18, L. 2111-19, L. 2111-21, L. 2111-22, L. 2111-23 et L. 2111-24, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau ».

XIV. - Aux articles L. 1241-2, L. 1241-18, L. 2122-2, L. 2142-3, L. 2231-6, L. 2232-1 et L. 5351-4, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau ».

XV. - A l'article L. 1241-4, les mots : « à l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « à SNCF Réseau ».

XVI. - A l'article L. 2221-6, les mots : « à Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « au gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 ».

Article 3

Le code des transports est ainsi modifié :

I. - Après l'article L. 2122-3, il est inséré un article L. 2122-3-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2122-3-1.* - Un code du réseau précise les modalités selon lesquelles sont organisées les relations entre gestionnaires d'infrastructure, gestionnaires d'infrastructures de services, entreprises ferroviaires et autorités organisatrices, afin d'assurer le fonctionnement optimal et en sécurité du système de transport ferroviaire national, son efficacité opérationnelle et économique et de garantir l'absence de toute discrimination entre entreprises ferroviaires. Il définit des modalités de conciliation entre les entreprises du secteur ferroviaire, sans préjudice des compétences exercées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires conformément aux articles L. 2134-1 et L. 2134-2.

« Le code du réseau et ses modifications sont adoptés par le Haut comité du ferroviaire après avis motivé de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, et publiés par le gestionnaire d'infrastructure.

« Le contenu et les modalités d'élaboration et de modification du code du réseau sont précisés par décret en Conseil d'Etat. »

II. - A l'article L. 2122-4, les mots : « des entreprises ferroviaires » sont remplacés par le mot : « ferroviaire ».

III. - Après l'article L. 2122-4, il est inséré un article L. 2122-4-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2122-4-1.* - Les dispositions de l'article 226-13 du code pénal s'appliquent à la divulgation, à toute personne étrangère aux services du gestionnaire de l'infrastructure responsables de l'accès à l'infrastructure tel que mentionné au 1° de l'article L. 2111-9, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la communication serait de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions par les services responsables de l'accès à l'infrastructure d'autres gestionnaires de l'infrastructure, sur le territoire national ou sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne. Elles ne s'appliquent pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de gestionnaires d'infrastructure. »

IV. - L'intitulé du chapitre III du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie (partie législative) est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre III : Gestion des gares ». Il comprend les articles L. 2123-1 à L. 2123-3.

V. - A l'article L. 2123-1, les mots : « A compter du 1^{er} janvier 2011 » sont supprimés.

VI. - Les articles L. 2123-4 à L. 2123-11 sont abrogés. La commission mentionnée à l'article L. 2123-11 devient la commission de déontologie du ferroviaire mentionnée à l'article L. 2111-16-2.

Article 4

Le code des transports est ainsi modifié :

I. - A l'article L. 2131-1, avant les mots : « au bon fonctionnement » sont ajoutés les mots : « au suivi et » et avant les mots : « du service public » sont ajoutés les mots : « du système de transport ferroviaire national, notamment ».

II. - L'article L. 2131-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2131-2.* - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public. »

III. - L'article L. 2131-4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2131-4.* - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie aux gestionnaires d'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des personnes autorisées à demander des capacités ferroviaires. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. »

IV. - La première phrase de l'article L. 2132-1 est remplacée par la phrase suivante : « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est composée de cinq membres nommés par décret en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine ferroviaire, ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. »

V. - Il est ajouté à l'article L. 2132-3 un alinéa ainsi rédigé :

« L'Autorité prend en considération, dans tous ses avis et décisions, les enjeux et contraintes du système de transport ferroviaire national, et notamment l'objectif d'équilibre économique et financier de SNCF Réseau tel qu'exposé à l'article L. 2111-10. »

VI. - L'article L. 2132-4 est ainsi modifié :

1° Les premier et quatrième alinéas sont abrogés ;

2° Au cinquième alinéa, le mot : « tiers » est remplacé par le mot : « moitié » et le mot : « deux » par le mot : « trois ».

VII. - A l'article L. 2132-5 et au premier alinéa de l'article L. 2132-8, les mots : « dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire » sont remplacés par les mots : « dans le secteur ferroviaire ».

VIII. - Les deux premiers alinéas de l'article L. 2132-7 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Deux des membres autres que le président sont désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et le président du Sénat.

« Le collège comprend au moins un membre nommé en raison de ses compétences économiques, un membre nommé en raison de ses compétences juridiques et un membre nommé en raison de ses compétences techniques dans le domaine ferroviaire ou pour son expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. La composition du collège assure une représentation équilibrée entre les femmes et les hommes. »

IX. - L'article L. 2132-8 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « Les fonctions des autres membres du collège » sont remplacés par les mots : « Les membres du collège exercent leurs fonctions à plein temps. Ces fonctions » ;

2° Au troisième alinéa, les mots : « a ou » sont supprimés ;

3° A la fin de l'article, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Au terme de leur mandat, les membres du collège n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale de trois ans, sous peine de l'application des sanctions prévues à l'article 432-13 du code pénal. »

X. - Après l'article L. 2132-8, il est inséré un article L. 2132-8-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2132-8-1.* - Un commissaire du Gouvernement auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires fait connaître les analyses du Gouvernement, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, avant chaque décision, avis ou recommandation de l'autorité, à l'exclusion des décisions adoptées dans le cadre des procédures prévues aux articles L. 2134-2, L. 2135-7 et L. 2135-8. Il ne peut être simultanément commissaire du Gouvernement auprès d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, ni d'une entreprise ferroviaire. Il se retire lors des délibérations du collège. Ses conditions de désignation sont fixées par voie réglementaire. »

XI. - A l'article L. 2132-9, le mot : « quatre » est remplacé par le mot : « trois ».

XII. - L'article L. 2132-10 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « sous l'Autorité » sont remplacés par les mots : « sous l'autorité » ;

2° Au troisième alinéa, les mots : « le montant des vacances versées aux » sont remplacés par le mot : « des ».

XIII. - A l'article L. 2133-4 sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Aux fins de vérification et de contrôle de l'effectivité de la séparation comptable prévue aux articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut recueillir auprès des entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, de gestion de gare, de gestion d'infrastructure de services ou d'entreprise ferroviaire tout ou partie des informations comptables dont la liste est fixée par voie réglementaire.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires informe les services de l'Etat compétents des irrégularités potentielles en matière d'aides d'Etat constatées dans l'exercice de ses attributions. »

XIV. - Le premier alinéa de l'article L. 2133-5 est ainsi rédigé :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, au regard des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, tels qu'ils résultent notamment de l'article L. 2111-25, au regard de la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, ainsi qu'au regard des règles et principes inscrits dans le contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10. »

XV. - Après l'article L. 2133-5, il est inséré deux articles L. 2133-5-1 et L. 2133-5-2 ainsi rédigés :

« *Art. L. 2133-5-1.* - Préalablement à l'examen du budget par le conseil d'administration de SNCF Réseau, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le projet du budget. Cet avis porte notamment sur le respect de la trajectoire financière définie par le contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10.

« Si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires constate que SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles, elle peut recommander au conseil d'administration de SNCF Réseau de mettre en œuvre les mesures correctives prévues par le contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10.

« *Art. L. 2133-5-2.* - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le code du réseau mentionné à l'article L. 2122-3-1 et sur ses modifications successives. »

XVI. - Après l'article L. 2133-8, il est inséré un article L. 2133-8-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2133-8-1.* - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau pour chaque projet d'investissement sur le réseau ferré national dont la valeur excède un seuil fixé par décret, au regard notamment des dispositions du contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes ainsi apprécié avec celui des dépenses d'investissement projetées. »

XVII. - L'article L. 2133-9 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2133-9.* - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut s'opposer à la nomination, la reconduction ou la cessation anticipée des fonctions du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, conformément à l'article L. 2111-16. »

XVIII. - Au 1° de l'article L. 2134-2, après les mots : « Au contenu du document de référence du réseau » sont ajoutés les mots : « et du code du réseau ».

XIX. - L'article L. 2134-3 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « deux mois » sont remplacés par les mots : « six semaines » et le mot : « pièces » est remplacé par le mot : « information » ;

2° Au troisième alinéa, après les mots : « des conséquences » sont ajoutés les mots : « irréparables ou ».

Article 5

Le code des transports est ainsi modifié :

I. - L'intitulé du chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie (partie législative) est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre I^{er} : SNCF Mobilités ».

II. - L'article L. 2141-1 est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« L'établissement public national industriel et commercial dénommé « SNCF Mobilités » a pour objet : » ;

2° Le 4° est abrogé.

III. - L'article L. 2141-3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2141-3.* - SNCF Mobilités conclut avec l'Etat un contrat d'une durée de dix ans réactualisé tous les trois ans. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe en terme de qualité de service et de trajectoire financière. »

IV. - Les articles L. 2141-6 à L. 2141-8 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2141-6.* - SNCF Mobilités est soumis à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, sauf dispositions législatives contraires. Il est doté d'un conseil d'administration.

« Par dérogation à l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983 précitée, le conseil d'administration de SNCF Mobilités comprend :

« 1° Des représentants de l'Etat ainsi que des personnalités choisies par lui, soit en raison de leur compétence technique ou financière, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;

« 2° Des personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, nommées par décret sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF, ainsi que le président du directoire de la SNCF ;

« 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II de la loi du 26 juillet 1983 précitée.

« Le nombre de représentants de chacune des catégories est égal au tiers du nombre de membres du conseil d'administration.

« Pour l'application de l'article 6-1 de la loi du 26 juillet 1983 précitée, la référence aux 1° et 2° de l'article 5 de ladite loi doit être lue comme une référence aux 1° et 2° du présent article.

« Sous réserve des dispositions de l'article 22 de la loi du 26 juillet 1983 précitée et de l'article 11 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, les membres du conseil d'administration sont responsables dans les conditions applicables aux administrateurs des sociétés anonymes.

« *Art. L. 2141-7.* - Les statuts de SNCF Mobilités sont fixés par un décret en Conseil d'Etat qui détermine notamment les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration.

« *Art. L. 2141-8.* - Le président du conseil d'administration de SNCF Mobilités exerce également les fonctions de directeur général. »

V. - L'article L. 2141-9 est abrogé.

VI. - A l'article L. 2141-12, après le mot : « créées » sont insérés les mots : « ou acquises » et après le mot : « groupe » sont insérés les mots : « qu'il constitue avec ses filiales ».

VII. - L'intitulé de la section 6 du chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie (partie législative) est remplacé par l'intitulé suivant : « Section 6 : Ressources ».

VIII. - Aux articles L. 2141-2, L. 2141-4, L. 2141-5, L. 2141-10, L. 2141-11, L. 2141-12, L. 2141-13 à L. 2141-16, L. 2141-18 et L. 2141-19, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités ».

IX. - Aux articles L. 2141-10, L. 2141-13, L. 2141-14 et L. 2141-19, le mot : « elle » est remplacé par le mot : « il ».

X. - A l'article L. 2141-16, le mot : « elle » est remplacé par le mot : « lui ».

XI. - Aux articles L. 1241-18, L. 2121-2, L. 2121-4, L. 2121-6, L. 2121-7 et L. 2123-1, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités ».

XII. - Au deuxième alinéa de l'article L. 2121-6, les mots : « cette dernière » sont remplacés par les mots : « ce dernier ».

XIII. - A l'article L. 2221-7, les mots : « et de la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « ou d'agents du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ».

Article 6

Le code des transports est ainsi modifié :

I. - A l'article L. 1321-1, les mots : « aux salariés des entreprises de transport ferroviaire » sont remplacés par les mots : « aux salariés relevant de la convention collective ferroviaire, aux salariés mentionnés au second alinéa de l'article L. 2160-1, aux salariés des entreprises de transport », et les mots : « de la Société nationale des chemins de fer français » sont supprimés.

II. - A l'article L. 1321-3, après les mots : « à l'article L. 1321-1 » sont ajoutés les mots : « à l'exception des entreprises de la branche ferroviaire et des salariés mentionnés au second alinéa de l'article L. 2160-1 ».

III. - Après l'article L. 1321-3, il est inséré un article L. 1321-3-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1321-3-1.* - Pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire et les salariés mentionnés au second alinéa de l'article L. 2160-1, les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail ne peuvent pas déroger à celles d'une convention ou accord de branche. »

IV. - A la fin du livre I^{er} de la deuxième partie (partie législative), il est inséré un titre VI ainsi rédigé :

« TITRE VI
« RELATIONS COLLECTIVES DU TRAVAIL

« Art. L. 2160-1. - Une convention collective de branche est applicable aux salariés des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ainsi qu'aux salariés des entreprises dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes de l'infrastructure ferroviaire, et qui sont titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité.

« La convention prévue à l'alinéa précédent est également applicable aux salariés mentionnés au second alinéa de l'article L. 2101-4, pour les matières faisant l'objet des dispositions réglementaires prévues par ce même article. »

Article 7

Le code des transports est ainsi modifié :

I. - L'intitulé du titre V du livre II de la deuxième partie (partie législative) est remplacé par l'intitulé suivant : « Titre V : Services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens ».

II. - Aux articles L. 2251-1 à L. 2251-5, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « la SNCF ».

III. - Au quatrième alinéa de l'article L. 2251-1, les mots : « du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 612-2 à L. 612-4 du code de la sécurité intérieure ».

IV. - A l'article L. 2251-5, les mots : « 15 et 16 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 » sont remplacés par les mots : « L.617-15 et L.617-16 du code de la sécurité intérieure ».

V. - Après l'article L. 2251-1, sont insérés deux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 2251-1-1. - Le service interne de sécurité de la SNCF peut réaliser cette mission au profit de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités et de l'ensemble des autres entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé.

« Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes et de marchandises et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

« Art. L. 2251-1-2. - Pour la Régie autonome des transports parisiens, cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par cet établissement public et dans ses véhicules de transport public de personnes. »

VI. - Le troisième alinéa de l'article L. 2251-1 est abrogé.

TITRE II
DISPOSITIONS SPECIFIQUES OU A CARACTERE TRANSITOIRE

Article 8

I. - L'établissement public dénommé « SNCF » mentionné à l'article L. 2102-1 du code des transports est créé à compter du 1^{er} décembre 2014.

II. - L'établissement public dénommé « Réseau ferré de France » prend la dénomination de « SNCF Réseau », et l'établissement public dénommé « Société nationale des chemins de fer français » prend la dénomination de « SNCF Mobilités ».

III. - Les changements de dénomination mentionnés au II sont réalisés du seul fait de la loi.

Article 9

I. - SNCF Mobilités transfère à SNCF Réseau l'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports et notamment ceux figurant dans les comptes dissociés établis en application de l'article L. 2122-4 du même code. Ce transfert est réalisé de plein droit nonobstant toute disposition ou stipulation contraire et entraîne les effets d'une transmission universelle de patrimoine. Il n'a aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraîne, en particulier, pas de modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur 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. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de gestion de l'infrastructure susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.

II. - Le transfert est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de l'exercice 2012 sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

III. - Ces opérations ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ou honoraires.

IV. - Le périmètre des biens, droits et obligations transférés est approuvé par décision de l'autorité compétente.

Article 10

I. - SNCF Mobilités et SNCF Réseau transfèrent à la SNCF l'ensemble des biens, droits et obligations attachés à l'exercice des missions de SNCF visées à l'article L. 2102-1 du code des transports. Ce transfert est réalisé de plein droit nonobstant toute disposition ou stipulation contraire et entraîne les effets d'une transmission universelle de patrimoine. Il n'a aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraîne, en particulier, pas de modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur 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. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de SNCF susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.

II. - Le transfert est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de l'exercice 2012 sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau et de la SNCF

III. - Ces opérations ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ou honoraires.

IV. - Le périmètre des biens, droits et obligations transférés est approuvé par décision de l'autorité compétente.

Article 11

I. - L'entrée en vigueur de la présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives et réglementaires et ne met pas en cause les dispositions conventionnelles et contractuelles régissant les situations des personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français, de ses filiales ou de Réseau ferré de France.

II. - Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à SNCF Mobilités se poursuivent avec celui-ci.

III. - Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à SNCF Réseau se poursuivent avec celui-ci.

IV. - Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à la SNCF se poursuivent avec celle-ci.

Article 12

L'article 1^{er} de l'acte dit loi du 3 octobre 1940 relatif au régime de travail des agents des chemins de fer de la Société nationale des chemins de fer français est abrogé.

Article 13

A titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire ou de l'arrêté d'extension de l'accord relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire, et au plus tard le 1er juillet 2015.

Article 14

La convention prévue à l'article L. 2160-1 du code des transports est négociée et conclue dans le cadre d'une commission paritaire composée de représentants des employeurs et de représentants des organisations syndicales représentatives de l'ensemble des entreprises mentionnées au même article. Pour l'application des dispositions du présent article et de l'article L. 2232-6 du code du travail, la représentativité des organisations syndicales de salariés est appréciée selon les modalités prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail en retenant les résultats des dernières élections survenues dans les entreprises mentionnées à l'article L. 2160-1 du code des transports.

Article 15

La propriété des biens du domaine public de l'Etat confié à la Société nationale des chemins de fer français et nécessaire aux transports ferroviaires effectués pour les besoins de défense est transférée à SNCF Réseau.

A défaut d'accord au 31 décembre 2014 entre la Société nationale des chemins de fer français et Réseau ferré de France, la liste des biens concernés est fixée par arrêté des ministres chargés des transports, de la défense, des domaines et du budget.

Ces transferts sont opérés à compter du 1er janvier 2015 et à titre gratuit. Ils ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ou honoraires.

Article 16

Les membres de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en fonction à la date de publication de la présente loi exercent leur mandat jusqu'à son terme.

Par dérogation aux articles L. 2132-1 et L. 2132-4 du code des transports, l'Autorité est composée de sept membres jusqu'au renouvellement des membres nommés pour six ans à l'occasion de la constitution du collège en 2010.

Par dérogation à l'article L. 2132-1 du code des transports, pour son premier renouvellement après la publication de la présente loi, la durée du mandat du président de l'Autorité est de sept ans.

Par dérogation au même article, pour leur premier renouvellement après la publication de la présente loi, la durée du mandat des deux derniers membres à renouveler est de cinq ans.

Article 17

Le Gouvernement est habilité, 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, à prendre par ordonnance toutes mesures de nature législative propre à mettre en cohérence les dispositions législatives existantes avec les modifications apportées par la présente loi et à abroger les dispositions devenues sans objet suite à l'entrée en vigueur de la présente loi.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de quatre mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 18

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015, à l'exception des III, V, VI, VII, VIII et X de l'article 4, du I de l'article 8 et des articles 16 et 17.