



N° 1870

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 avril 2019.

## RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*en application de l'article 145-7 du Règlement*

sur la mise en **application de la loi n° 2018-515** du 27 juin 2018  
*pour un nouveau pacte ferroviaire*

ET PRÉSENTÉ PAR

MM. JEAN-BAPTISTE DJEBBARI et JEAN-MARIE SERMIER

Députés

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. VERS L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DOMESTIQUE DE VOYAGEURS</b> .....	7
A. MESURES D'APPLICATION DE LA LOI AYANT ÉTÉ PRISES .....	7
1. L'ordonnance du 12 décembre 2018.....	7
2. Textes réglementaires .....	9
B. MESURES D'APPLICATION DE LA LOI RESTANT À PRENDRE .....	10
1. Ordonnances .....	10
2. Textes réglementaires .....	11
3. Mesures d'application diverses.....	12
<b>II. VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE</b> .....	13
A. LES TEXTES D'APPLICATION SUR LA GOUVERNANCE DU GROUPE SNCF.....	13
1. Du « groupe public ferroviaire » de trois EPIC au « groupe public unifié » de trois sociétés .....	13
2. L'indépendance et la discipline financière de SNCF Réseau .....	14
B. LES AUTRES TEXTES RÉGLEMENTAIRES RELATIFS À LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE .....	16
<b>III. VERS UN NOUVEAU CADRE SOCIAL POUR LE GROUPE PUBLIC ET POUR L'ENSEMBLE DE LA BRANCHE FERROVIAIRE</b> .....	19
A. LES PERSONNELS DU GROUPE PUBLIC UNIFIÉ ET DES FILIALES ET LA NÉGOCIATION SOCIALE AU SEIN DU GROUPE SNCF .....	19
B. LA NÉGOCIATION COLLECTIVE DE BRANCHE ET LES RÈGLES APPLICABLES AUX SALARIÉS TRANSFÉRÉS VERS UN NOUVEL EMPLOYEUR .....	20
1. Mesures d'application de la loi ayant été prises .....	21
2. Mesures d'application de la loi restant à prendre .....	22
a. Expiration du délai de l'habilitation à légiférer par ordonnances prévue à l'article 32 .....	22

b. Négociations de branche .....	22
c. Textes réglementaires .....	23
3. Contentieux .....	23
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>25</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>27</b>
<b>ÉTAT DE L'APPLICATION DE LA LOI .....</b>	<b>29</b>
<b>LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES .....</b>	<b>39</b>
<b>LISTE DES CONTRIBUTIONS REÇUES .....</b>	<b>41</b>

## INTRODUCTION

Le présent rapport se fonde sur le premier alinéa de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale, en application duquel deux rapporteurs, dont le rapporteur de la loi et un autre rapporteur appartenant à un groupe d'opposition, doivent présenter à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire un **rapport sur l'application de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire**. La commission a ainsi nommé **MM. Jean-Baptiste Djebbari** et **Jean-Marie Sermier** rapporteurs lors de sa réunion du 13 février 2019.

Ce rapport a pour objet de **recenser les textes réglementaires publiés et ceux qui ne le sont pas**, les ordonnances prises en vertu d'habilitations inscrites dans la loi, ainsi que la remise des rapports au Parlement prévus par la loi. Par extension, le détail des mesures d'application étant susceptible de détourner la lettre de la loi, ce rapport a également vocation à s'assurer que les textes pris pour l'application de la loi lui sont bien conformes.

Ce rapport, publié neuf mois après la promulgation de la loi, ne saurait porter sur l'évaluation de la loi. Il serait en effet bien trop tôt pour en évaluer les conséquences juridiques, économiques, financières, sociales et environnementales, d'autant plus que de nombreuses dispositions du nouveau pacte ferroviaire ont une entrée en vigueur différée. Cette évaluation interviendra dans les trois ans suivant la promulgation de la loi, conformément au troisième alinéa de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale qui précise la mission d'évaluation des politiques publiques confiée au Parlement sur le fondement de l'article 24 de la Constitution.

Du fait du caractère circonscrit de la mission impartie, **vos rapporteurs ont auditionné les acteurs les plus directement concernés** par les mesures d'application du projet de loi, dont la liste, ainsi que celle des contributions écrites reçues, figure en annexe du présent rapport.

Vos rapporteurs notent que les ordonnances et textes d'application pris en application de la loi ont, d'une façon générale et en fonction des sujets abordés, **fait l'objet d'une concertation avec les acteurs du secteur**. Régions de France a toutefois déploré, au cours de son audition, sa consultation limitée sur les textes d'application du nouveau pacte ferroviaire, qui contraste, selon l'association, avec l'esprit de co-construction qui anime ses échanges avec le ministère des transports sur le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). Les représentants de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) auditionnés ont regretté, quant à eux, que leur consultation, par le Gouvernement, sur les textes réglementaires en

cours d'élaboration soit opérée dans des délais brefs qui ne laissent pas à l'UTP le temps de consulter ses adhérents dans de bonnes conditions.

Vos rapporteurs constatent **qu'à ce jour, deux ordonnances et huit décrets d'application ont été publiés, mais qu'une habilitation à légiférer par ordonnances est devenue caduque**. Le nombre relativement important de textes réglementaires qui n'ont pas encore été publiés se justifie notamment par l'entrée en vigueur différée d'un nombre important de dispositions de la loi. Cela explique également que l'application de la loi n'ait pas fait l'objet, à ce stade, de publication d'arrêtés, le ministère ayant indiqué s'être concentré sur la rédaction des ordonnances et des décrets.

Enfin, il convient de noter que le **rapport au Parlement** prévu à l'article 36 qui porte sur **l'intégration d'indicateurs dits « évènementiels »** au sein de la réglementation relative aux **nuisances sonores** des infrastructures ferroviaires a été **remis le 19 décembre 2018**, soit un mois après le délai de cinq mois fixé par la loi. Le rapport au Parlement prévu à l'article 27 dans un délai de douze mois suivant la promulgation de la loi et portant sur les « petites lignes » ferroviaires devrait quant à lui être remis au printemps 2019. **Vos rapporteurs soulignent que ce rapport, issu de la mission confiée au préfet François Philizot, est très attendu et qu'ils seront particulièrement attentifs tant à ses préconisations qu'à la prise en compte de celles-ci par le Gouvernement.**

Le présent rapport fait donc état de l'application de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire en abordant successivement l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs (I), la gouvernance du groupe SNCF (II) et le nouveau cadre social pour le groupe public et l'ensemble de la branche ferroviaire (III).

## I. VERS L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DOMESTIQUE DE VOYAGEURS

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit **l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs, à partir de décembre 2020 pour le TGV et dès décembre 2019 pour les trains régionaux (TER)**, avec une obligation de mise en concurrence des contrats attribués ou renouvelés après décembre 2023 – dernier mois durant lequel les régions pourront continuer d'attribuer directement des contrats à la SNCF pour une durée maximale de dix ans.

### A. MESURES D'APPLICATION DE LA LOI AYANT ÉTÉ PRISES

#### 1. L'ordonnance du 12 décembre 2018

**L'ordonnance du 12 décembre 2018** <sup>(1)</sup> a été prise en application de plusieurs articles d'habilitation figurant dans la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, dont trois concernent plus particulièrement l'ouverture à la concurrence <sup>(2)</sup>. Il convient de noter que cette ordonnance doit elle-même faire l'objet de huit textes réglementaires d'application (deux décrets en Conseil d'État, quatre décrets et deux arrêtés ministériels, dont un devant être pris après notification à la Commission européenne). **Ces textes réglementaires n'ont à ce stade pas été publiés**. Par ailleurs, cette ordonnance modifie à de multiples occurrences des articles du code des transports déjà modifiés par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire <sup>(3)</sup>.

Le volet « ouverture à la concurrence » de l'ordonnance du 12 décembre 2018 a pour objet :

– de **transposer la directive 2016/2370 du 14 décembre 2016** <sup>(4)</sup> afin d'adapter le système ferroviaire français à l'ouverture à la concurrence, conformément à l'habilitation figurant à l'article 11 du projet de loi ;

– de **préciser l'application des dispositions du règlement européen du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs** par

---

(1) Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

(2) Articles 11, 22 et 28 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

(3) L'article L. 2122-2 du code des transports, modifié par l'ordonnance, devrait être également modifié par l'article 46 du projet de loi d'orientation des mobilités.

(4) Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

chemin de fer et par route <sup>(1)</sup>, dit règlement « OSP », conformément à l'habilitation figurant à l'article 22 du projet de loi ;

– de **préciser les modalités de transfert** aux autorités organisatrices de transport **des matériels roulants et des installations de service**, conformément à l'habilitation figurant à l'article 22 du projet de loi ;

– de **déterminer les exceptions** aux règles applicables aux services publics ferroviaires **concernant le devenir des biens** employés par une entreprise pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs concourant également à l'exploitation de services de transport ferroviaire librement organisés, conformément à l'habilitation figurant à l'article 22 du projet de loi ;

– plus généralement, **d'adapter le système ferroviaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence**, conformément à l'habilitation figurant à l'article 28 du projet de loi.

Cette ordonnance a fait l'objet de plusieurs observations lors des auditions conduites par vos rapporteurs. S'agissant de **l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure**, en particulier au sein d'entreprises verticalement intégrées (EVI), l'ordonnance publiée a suivi la recommandation de l'ARAFER d'inscrire, à l'article L. 2122-4-1-1 du code des transports, le principe selon lequel **les autres entités juridiques ne peuvent avoir d'influence décisive sur les décisions du gestionnaire d'infrastructure** sur la tarification et la répartition des capacités, afin que l'ordonnance soit en conformité avec la directive du 21 novembre 2012 modifiée <sup>(2)</sup> portant sur l'espace ferroviaire unique européen. L'ARAFER regrette toutefois que l'ordonnance ne précise pas, contrairement à sa demande, la notion de conflit d'intérêts concernant l'impartialité des membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure.

Cette ordonnance a également fait l'objet de points de vigilance sur les **modalités de transfert, aux régions, des matériels roulants et des centres d'entretien et de maintenance du matériel roulant**. Ceux-ci appartenant actuellement à SNCF Mobilités, l'ARAFER, lors de son audition par vos rapporteurs, a rappelé la nécessité de veiller à ce que l'ensemble des informations nécessaires à la réalisation du transfert et détenues par l'opérateur historique soient transmises dans de bonnes conditions et à titre gratuit aux autorités organisatrices, afin de permettre l'ouverture à la concurrence prévue par la loi.

Régions de France a soulevé les mêmes interrogations sur ce point, signalant **l'absence de précisions législatives sur la transmission par l'opérateur des plans de maintenance actualisés** à l'article 3 de l'ordonnance.

---

(1) Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

(2) Directive (UE) 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.



Selon l'association, ces plans actualisés – et non le seul historique de la maintenance – ne relèvent pas du secret industriel et sont essentiels pour assurer que les nouvelles entreprises ferroviaires seront en mesure de faire circuler les trains lorsqu'elles reprennent l'exploitation d'une ligne.

L'opérateur Transdev, dans la contribution écrite qu'il a adressée à vos rapporteurs, a également insisté sur cette question des données de maintenance. Ce sujet fait selon lui l'objet d'un consensus chez les opérateurs potentiellement candidats.

Ces informations devront figurer dans l'un des décrets en Conseil d'État qui devra être pris en application de l'article 14 de la loi <sup>(1)</sup>.

## 2. Textes réglementaires

En application des articles de la loi ayant trait à l'ouverture à la concurrence <sup>(2)</sup>, ont été pris les textes réglementaires suivants :

– le décret n° 2018-1275 du 26 décembre 2018 <sup>(3)</sup> qui précise la **compétence de l'ARAFER en matière de contrôle du test de l'équilibre économique**, ce qui permet de s'assurer que les services librement organisés (SLO) ne compromettent pas l'équilibre économique de contrats de service public. Ce décret précise également **l'obligation faite à l'autorité organisatrice de notifier tout contrat de service public dans un délai d'un mois**, en application de l'article 8 de la loi ;

– le décret n° 2018-1192 du 19 décembre 2018 relatif **au plan régional de transport de la région Île-de-France**, qui adapte ce plan régional aux évolutions prévues à l'article 12 de la loi portant sur les modalités spécifiques de l'ouverture à la concurrence pour l'Île-de-France ;

– le décret n° 2018-1243 du 26 décembre 2018 <sup>(4)</sup> relatif aux conditions dans lesquelles l'État, ainsi que les régions, départements et communes concernés par la **modification ou la suppression d'un service librement organisé** dans leur ressort territorial sont préalablement **informés** par l'entreprise de cette évolution, dans un délai d'un an pour une suppression et de neuf mois pour une modification, en application de l'article 24 de la loi ;

– le décret n° 2018-1179 du 18 décembre 2018 modifiant le décret n° 2015-845 du 10 juillet 2015 relatif aux **prestations de sûreté fournies par le**

---

(1) Voir le 2 du B du I du présent rapport.

(2) Il s'agit plus particulièrement des articles 8, 11 à 15, 18, 19, 21, 22, 24, 26 et 28 à 30, hors question du transfert des personnels. Parmi ceux-ci, les articles 13, 15, 18, 19 et 21 ne nécessitent ni ordonnance ni mesures d'application réglementaires.

(3) Décret n° 2018-1275 du 26 décembre 2018 relatif à l'obligation de notification des offres de services de transport ferroviaire de voyageurs et à la procédure du test de l'équilibre économique.

(4) Décret n° 2018-1243 du 26 décembre 2018 relatif à l'application des articles L. 2121-2 et L. 2121-12 du code des transports.

**service interne de sécurité de la SNCF**, qui adapte les missions de ce service à l'ouverture à la concurrence, en application de l'article 26 de la loi.

Ces textes publiés n'ont pas appelé de remarques particulières de la part de l'ARAFER lors de son audition. L'UTP a toutefois noté que le décret n° 2018-1275 du 26 décembre 2018 n'a que peu tenu compte de ses observations s'agissant des **délais d'information** de l'État ou des collectivités concernées en cas de modification ou de suppression d'un SLO et de la **définition extensive** de la notion de « modification <sup>(1)</sup> ». Régions de France est en accord avec l'UTP sur cette question des délais d'information, estimant que ceux-ci devraient être portés à dix-huit mois pour permettre de respecter les évolutions de services horaires.

## **B. MESURES D'APPLICATION DE LA LOI RESTANT À PRENDRE**

### **1. Ordonnances**

L'ordonnance dont l'habilitation figure à l'article 30 de la loi et qui doit être prise avant le 28 juin 2019 n'a pas été prise à ce stade. Cette habilitation porte sur la transposition des directives européennes du 11 mai 2016 sur **l'interopérabilité du système ferroviaire** d'une part <sup>(2)</sup> et sur la **sécurité ferroviaire** d'autre part <sup>(3)</sup>, directives faisant partie du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire. Vos rapporteurs ont pu consulter le projet d'ordonnance transmis par le Gouvernement, dont l'examen par le Conseil d'État en assemblée générale a eu lieu le 28 mars dernier. Cette ordonnance devrait être publiée à la fin du mois d'avril 2019.

Il convient de noter que la **transposition complète de ce pilier technique sera opérée par des mesures réglementaires** prises en application de l'ordonnance qui constituent, selon le Gouvernement, la majorité des évolutions rendues nécessaires par la transposition du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire.

Dans son avis, l'ARAFER a notamment préconisé de **décliner de manière concrète les engagements de l'État pour veiller à l'interopérabilité du système**, ce qui constitue un enjeu essentiel de l'accès au réseau par les entreprises ferroviaires dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du secteur. L'autorité a exposé ses différentes observations dans son avis n° 2019-013 du 21 février 2019.

---

(1) La modification inclut ainsi l'évolution du nombre d'arrêts ou encore une variation horaire supérieure à 30 minutes.

(2) Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

(3) Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

## 2. Textes réglementaires

N'ont pas été prises à ce stade les mesures réglementaires suivantes d'application de la loi :

– le **décret en Conseil d'État** devant être pris en application de l'article 8, qui devra préciser **les modalités de limitation ou d'interdiction par l'ARAFER du droit d'accès au réseau pour les SLO** si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre de contrats de services publics ;

– les **trois décrets en Conseil d'État** devant être pris en application de l'article 14, relatifs :

- à la **procédure d'attribution** directe par l'autorité organisatrice **d'un contrat de service public** de transport de voyageurs, dont la publication est annoncée par le Gouvernement pour le mois de juin 2019 ;

- à la **transmission** aux autorités organisatrices **des informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public** par les opérateurs, les gestionnaires d'infrastructures et les exploitants de service, dont la publication, initialement envisagée par le Gouvernement en décembre 2018, n'a pas encore eu lieu ;

- à la **communication d'informations aux entreprises candidates** à la passation d'un contrat de service public mis en concurrence, notamment pour les informations couvertes par le secret des affaires, dont la publication, initialement envisagée par le Gouvernement en décembre 2018, n'a pas encore eu lieu ;

– le **décret** devant être pris en application de l'article 29 de la loi relatif aux conditions dans lesquelles l'État peut **imposer aux entreprises ferroviaires** exploitant des services de transport de **participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets**, en garantissant une concurrence libre et loyale. Le Gouvernement a fait le choix de ne pas prendre ce décret à ce stade, qui n'est que facultatif. Cela peut s'expliquer par l'évolution des règles relatives à la création de services d'information et de billettique multimodales, en cours de modification dans le cadre de l'examen de l'article 11 du projet de loi d'orientation des mobilités.

S'agissant du décret à venir relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire qui devra être pris en application de l'article 14, il a pour objet de préciser les conditions de **transmission des informations utiles aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat** de service public pour leur permettre de préparer une offre <sup>(1)</sup>, ce qui, selon les opérateurs candidats, les régions et l'ARAFER, est un

---

(1) Article L. 2121-16 du code des transports.

**enjeu majeur pour permettre une ouverture à la concurrence effective du transport ferroviaire.** Le projet de décret devra notamment, selon l'ARAFER :

– rester suffisamment souple sur la liste des données minimales devant être communiquées ;

– prévoir une procédure de transmission des données rapide ;

– garantir l'absence de contrepartie financière exigée avant la communication d'informations ;

– déterminer des règles claires et simples sur les modalités d'adoption des plans de gestion des informations couvertes par le secret des affaires.

Interrogée à ce sujet par vos rapporteurs, l'UTP a indiqué que lorsqu'elle a été consultée sur le projet de décret, elle s'est prononcée pour une conciliation entre accès à l'information nécessaire par l'autorité organisatrice, organisation d'une saine concurrence entre les opérateurs et protection de la confidentialité du secret des affaires, sans pour autant préciser le contenu des informations à transmettre par les opérateurs.

### **3. Mesures d'application diverses**

L'article 9 du projet de loi confie à l'ARAFER la mission d'établir chaque année un **état des lieux de l'ouverture à la concurrence** des services de transport ferroviaire. Neuf mois après la promulgation de la loi et avant l'entrée en vigueur de l'ouverture à la concurrence, un tel rapport, sans objet, n'a pas encore été établi.

## II. VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE

### A. LES TEXTES D'APPLICATION SUR LA GOUVERNANCE DU GROUPE SNCF

#### 1. Du « groupe public ferroviaire » de trois EPIC au « groupe public unifié » de trois sociétés

L'article L. 2101-1 du code des transports, dans sa rédaction issue de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 27 juin 2018, transforme le « *groupe public ferroviaire* » constitué de trois établissements publics industriels et commerciaux (EPIC) en « *groupe public unifié* » composé de la société nationale SNCF et de ses filiales. Les missions du groupe public unifié sont également définies à cet article. SNCF Réseau se voit confier la gestion unifiée des gares de voyageurs, qui sera exercée par une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière (articles L. 2111-9 modifié et L. 2111-9-1 du code des transports). L'article 1<sup>er</sup> de la loi dispose que les statuts initiaux de la société nationale SNCF, de la société SNCF Mobilités, de la société SNCF Réseau et de la filiale de SNCF Réseau chargée des gares devront être définis par décret. **L'ensemble de ces dispositions entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020**, le décret approuvant les statuts, qui n'est pas encore paru, devra être publié avant le 31 décembre 2019.

Outre ce décret approuvant les statuts, **l'article 1<sup>er</sup> de la loi nécessite la publication de plusieurs décrets d'application**, en particulier sur le dialogue social interne au groupe <sup>(1)</sup> et sur la procédure d'élaboration du contrat pluriannuel que l'État et la filiale « gares » de SNCF Réseau devront conclure, **qui n'ont pas été publiés à ce jour**.

L'article 5 de la loi habilite le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance pour prendre les dispositions complémentaires nécessaires à la transformation du groupe public ferroviaire et de ses filiales. L'habilitation, qui est **valable jusqu'au 27 juin 2019**, comporte de nombreux éléments. **L'ordonnance devra notamment :**

– attribuer aux sociétés SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau (et, le cas échéant, à leurs filiales) ou bien restituer à l'État les droits, biens et obligations des actuels EPIC, ainsi que déterminer le régime juridique des biens ;

– réunifier la gestion des gares de voyageurs ;

– fixer les modalités de la gouvernance du groupe, en veillant notamment à assurer une représentation des collectivités territoriales, des usagers et des salariés ;

---

(1) Voir le III du présent rapport.

– fixer les modalités de contractualisation entre l’État et les entités du groupe.

**Le projet d’ordonnance communiqué à vos rapporteurs** apporte effectivement des précisions, notamment sur les modalités de constitution des trois sociétés anonymes qui vont succéder aux trois EPIC. La société succédant à l’EPIC SNCF Mobilités sera dénommée « SNCF Voyageurs ». Le projet d’ordonnance comporte aussi des dispositions relatives au contrôle de l’État sur les trois sociétés, aux missions de la « société-mère » SNCF, au régime juridique des biens et à la composition des conseils d’administration des trois sociétés. Le projet prévoit la création, au sein de la société-mère et au sein de SNCF Réseau, d’un « *comité consultatif des parties prenantes* », et en précise la composition <sup>(1)</sup>. Conformément à l’habilitation, le projet d’ordonnance confie à SNCF Réseau et à sa future filiale « gares » tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui leur sont attribués. **Toutefois, le projet d’ordonnance ne comporte à ce stade aucune disposition relative aux modalités de contractualisation entre l’État et les entités du groupe.**

Selon les informations communiquées à vos rapporteurs, la publication de l’ordonnance est prévue pour le mois de juin 2019. Le président de l’ARAFER, auditionné par vos rapporteurs, a attiré leur attention sur deux points de vigilance : la question des conditions de vote au sein du conseil d’administration de SNCF Réseau sur les décisions relatives à la gestion des fonctions essentielles (les conditions de majorité devront garantir l’indépendance du gestionnaire d’infrastructure) et la définition, qui doit être précise et pertinente, des missions confiées à la société-mère SNCF au sein du groupe.

## **2. L’indépendance et la discipline financière de SNCF Réseau**

**L’habilitation prévue à l’article 5 de la loi** comporte une obligation, pour le Gouvernement, d’inclure dans la future ordonnance « *les garanties propres à assurer l’indépendance de SNCF Réseau* », dans le respect des exigences de la directive, en introduisant un avis conforme de l’ARAFER sur la nomination, le renouvellement et la révocation de son dirigeant afin de garantir son indépendance à l’égard des entreprises ferroviaires. Le projet d’ordonnance communiqué à vos rapporteurs introduit effectivement cet avis conforme, pour assurer l’indépendance du **directeur général** de SNCF Réseau.

Une autre garantie d’indépendance est inscrite à **l’article 20 de la loi** <sup>(2)</sup> : l’incompatibilité des fonctions de membre des instances dirigeantes de SNCF Réseau ou de sa filiale « gares » (conseils de surveillance, conseils d’administration et fonctions de dirigeant) avec les fonctions de membre du conseil d’administration ou du conseil de surveillance ou de dirigeant d’une

---

(1) Chacun de ces deux comités comporte un député, un sénateur, des représentants des collectivités locales, des associations de protection de l’environnement et des usagers ; celui de SNCF Réseau inclut également des représentants des entreprises ferroviaires et des chargeurs.

(2) Article L. 2101-1-1 du code des transports.

entreprise ferroviaire ou d'une filiale de celle-ci. Cet article de la loi est d'application directe, mais entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

**Plusieurs dispositions de la loi – dont certaines sont d'application directe – apportent des modifications substantielles au dispositif prudentiel applicable aux investissements de SNCF Réseau ainsi qu'au régime juridique des redevances d'infrastructure (qui alimentent le budget de SNCF Réseau), c'est-à-dire des péages.** L'article 2 de la loi modifie la formulation de la « règle d'or » applicable au financement des investissements du gestionnaire d'infrastructure ; l'article 6 apporte d'importantes modifications au mode de calcul des redevances d'infrastructure ; et l'article 1<sup>er</sup> introduit une disposition relative aux redevances que percevra la filiale « gares » de SNCF Réseau. D'autre part, le champ de l'habilitation prévue à l'article 33 de la loi comprend la procédure d'élaboration du contrat pluriannuel conclu entre l'État et SNCF Réseau, ainsi que la procédure de fixation des tarifs des péages.

Le décret d'application de l'article 2 de la loi a été publié <sup>(1)</sup> ; toutefois, **le ratio prudentiel constitutif de la « règle d'or » sera fixé ultérieurement**, puisqu'il figurera dans les statuts des trois sociétés du groupe SNCF qui seront approuvés par un décret qui n'a pas encore été publié.

**L'ordonnance n° 2019-183 du 11 mars 2019** relative au cadre de fixation des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure a été prise sur le fondement de l'article 33 de la loi <sup>(2)</sup>. Elle ramène à trois ans la pluri-annualité de la tarification des péages (au lieu de cinq ans, périodicité que posait l'article 6 de la loi) ; le président de l'ARAFER, auditionné par vos rapporteurs, a signalé que le Gouvernement a fait le choix de faire débiter la prochaine période pluriannuelle en 2021.

Cette ordonnance a suscité des critiques ou, du moins, des inquiétudes chez plusieurs acteurs auditionnés par vos rapporteurs, notamment Régions de France et le président de l'ARAFER.

Il convient de noter que l'ordonnance prévoit elle-même que plusieurs décrets devront être pris pour son application, et que **ces décrets n'ont pas encore été publiés**. Il convient également de signaler que, au cours de son examen en séance publique du **projet de loi d'orientation des mobilités** en première lecture, le Sénat a introduit une disposition relative au niveau des redevances dues pour l'exploitation des services conventionnés <sup>(3)</sup>.

S'agissant de la mise en œuvre de l'article 6 de la loi, le président de l'ARAFER, auditionné par vos rapporteurs, a appelé à la vigilance sur deux points

---

(1) Décret n° 2018-1363 du 28 décembre 2018 relatif aux modalités de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en application du IV de l'article L. 2111-10-1 du code des transports.

(2) L'avis de l'ARAFER sur le projet d'ordonnance a été présenté le 20 février 2019 (avis n° 2019-008). Seules quatre régions ont formulé un avis (ces avis figurent dans les visas de l'ordonnance).

(3) Nouvel article 49 bis du projet de loi, qui a fait l'objet d'une demande de retrait de la part du Gouvernement.

qui seront traités dans le décret d'application : la définition qui sera donnée de la soutenabilité des services conventionnés et le risque d'une segmentation du réseau par le Gouvernement (et non pas par SNCF Réseau) pour l'application de péages aux tarifs différenciés en fonction de la « rentabilité » de chaque segment.

Les représentants de la SNCF auditionnés par vos rapporteurs leur ont indiqué que le nouveau contrat pluriannuel entre l'État et SNCF Réseau devrait être conclu au premier trimestre 2020.

## **B. LES AUTRES TEXTES RÉGLEMENTAIRES RELATIFS À LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE**

L'article 10 de la loi et l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance précitée du 12 décembre 2018 ayant élargi les missions du **comité des opérateurs du réseau**, un décret a été publié <sup>(1)</sup> pour modifier le décret antérieur régissant ce comité.

Des décrets sont prévus par la loi pour :

– créer et régir le **comité de concertation chargé du suivi de la gestion des grandes gares** (prévu par l'article L. 2111-9-3 du code des transports créé par l'article 1<sup>er</sup> de la loi et qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020) ; **ce décret n'a pas encore été publié**. Les représentants de l'UTP auditionnés par vos rapporteurs ont exprimé le souhait de faire partie de ce comité ;

– définir la composition, le fonctionnement et les missions des **comités de suivi des dessertes** institués auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire, en application de l'article 23 de la loi (article L. 2121-9-1 du code des transports) ; le décret correspondant a été publié <sup>(2)</sup>.

Il convient de signaler que le projet de loi d'orientation des mobilités tel qu'adopté par le Sénat en première lecture **abroge l'article L. 2121-9-1** ; cette abrogation semble conforme au souhait exprimé par Régions de France, qui regrettait que ces nouvelles instances de consultation des parties prenantes ne permettent pas une vision d'ensemble des services de mobilité et du rôle que peut avoir la région en matière d'intermodalité ;

– fixer les conditions de **consultation** par l'État, des régions, départements et communes concernés par la création, la suppression ou la modification d'un **service d'intérêt national**, en application de l'article 24 ; ce décret a été publié <sup>(3)</sup>. Comme s'agissant de l'information préalable de l'État et les collectivités concernées par la modification ou la suppression d'un service librement organisé

---

(1) Décret n° 2018-1314 du 28 décembre 2018 modifiant le décret n° 2015-844 du 10 juillet 2015 relatif au comité des opérateurs du réseau ferré national et à la charte du réseau.

(2) Décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires.

(3) Décret n° 2018-1243 du 26 décembre 2018 relatif à l'application des articles L. 2121-2 et L. 2121-12 du code des transports.



dans leur ressort territorial<sup>(1)</sup>, les représentants de l'UTP auditionnés par vos rapporteurs ont exprimé une appréciation défavorable sur le contenu de ce décret, estimant notamment que la définition choisie de la « modification » d'un service n'est pas satisfaisante. L'association Régions de France estime quant à elle que ce décret ne permet pas d'anticiper une coopération efficiente avec les services de transport qui dépendent des collectivités locales.

---

*(1) Voir au I du présent rapport.*



### III. VERS UN NOUVEAU CADRE SOCIAL POUR LE GROUPE PUBLIC ET POUR L'ENSEMBLE DE LA BRANCHE FERROVIAIRE

#### A. LES PERSONNELS DU GROUPE PUBLIC UNIFIÉ ET DES FILIALES ET LA NÉGOCIATION SOCIALE AU SEIN DU GROUPE SNCF

Bien que leur statut juridique ait changé, passant du statut d'EPIC à celui de société, SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau continuent, aux termes de l'article L. 2101-2 du code des transports modifié par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 27 juin 2018, d'employer à la fois des salariés « régis par un statut particulier » (les salariés dits « au statut ») et des salariés sous le régime des conventions collectives. L'article L. 2101-2-1, créé par l'article 1<sup>er</sup> de la loi, précise que la création de filiales par ces trois sociétés ne porte pas atteinte à l'application du statut particulier aux salariés précédemment régis par celui-ci, ni au maintien des accords collectifs qui leur étaient applicables.

**Ces dispositions entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020**, lorsque la transformation du groupe public ferroviaire en groupe public unifié deviendra effective <sup>(1)</sup>. Les salariés au statut déjà employés le resteront ; en revanche, **il n'y aura plus de nouveaux recrutements au statut au-delà du 31 décembre 2019**, en application de l'article 3 de la loi. Un décret doit être publié pour faire évoluer les conditions dans lesquelles le statut des salariés est élaboré, en application de l'article 1<sup>er</sup> de la loi. **Ce décret n'a pas encore été publié** ; sa parution est envisagée pour le deuxième semestre 2019.

Selon les représentants de l'UTP auditionnés par vos rapporteurs, actuellement 15 à 20 % des recrutements seulement sont des recrutements hors statut.

En ce qui concerne le dialogue social et les négociations sociales **internes au groupe SNCF**, la loi ouvre aux partenaires sociaux des options qui, si ceux-ci ne les utilisent pas, donneront lieu à un décret. L'article 1<sup>er</sup>, en particulier, ouvre aux partenaires sociaux la possibilité de négocier un accord collectif au niveau du groupe pour définir les conditions du dialogue social « *en vue d'un socle de droits communs à l'ensemble* [des sociétés formant le groupe] », ainsi que les attributions d'une instance commune qui pourra assurer la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles. **À défaut d'accord dans les six mois suivant la constitution du groupe public unifié (donc d'ici la fin du premier semestre 2020), c'est un décret qui régira les conditions du dialogue social** ; la publication de ce décret, s'il est rendu nécessaire par l'absence d'accord, ne devrait intervenir qu'au premier semestre 2021.

**L'ordonnance prévue à l'article 5 de la loi** devra fixer, d'une part, les conditions dans lesquelles les contrats de travail se poursuivent pour assurer la

---

(1) Voir le II du présent rapport.

mise en œuvre du groupe public unifié et les effets en résultant sur le droit social applicable et, d'autre part, les conditions de recrutement, d'emploi et de représentation du personnel ainsi que de la négociation collective au sein des sociétés composant le groupe public. Cette habilitation expirera le 27 juin 2019.

**Le projet d'ordonnance communiqué à vos rapporteurs** comporte bien un chapitre intitulé « Dispositions sociales » qui prévoit notamment qu'en cas de transfert d'activités à une filiale par la société SNCF, par SNCF Réseau ou par SNCF Mobilités, les contrats de travail des salariés affectés aux activités transférées se poursuivent au sein de la filiale. Le projet prévoit également un comité de groupe au sein du groupe formé par la SNCF et les entreprises qu'elle contrôle, et définit le périmètre de la future convention collective de branche. **La publication de cette ordonnance est prévue pour le mois de juin 2019.**

Les acteurs auditionnés ont signalé que le projet stratégique d'entreprise de la SNCF est en cours de finalisation, mais ce projet n'a pas encore été communiqué à vos rapporteurs.

Les représentants de l'UTP auditionnés ont observé que la fin des recrutements au statut est censée coïncider, dans l'esprit du Gouvernement, avec l'aboutissement des négociations sur la convention collective, ce qui leur semble loin d'être acquis. Les deux syndicats auditionnés (UNSA Cheminots et Sud Rail) ont également indiqué aux rapporteurs que la négociation collective n'avance pas au rythme souhaité et que ses résultats demeurent incertains sur plusieurs sujets, notamment sur le volet « protection sociale, prévoyance et santé ». Sud Rail considère que le statut lui-même se trouve progressivement « vidé » de ses spécificités protectrices.

**Les appréciations communiquées aux rapporteurs sur l'état d'esprit des personnels du groupe ont été divergentes** selon qu'il s'agissait du ressenti des représentants syndicaux ou de celui des responsables de la SNCF, les premiers parlant d'une perte de confiance et d'une profonde inquiétude des salariés, notamment en raison des importantes suppressions de postes prévues pour les années à venir, tandis que les dirigeants de la SNCF, sans nier ces suppressions, font valoir que le nombre de démissions, bien qu'en hausse, demeure extrêmement faible et que les cheminots conservent une grande fierté d'exercer leur métier et un attachement à leur entreprise. Tous reconnaissent que la réforme et ses effets constituent **un changement culturel profond** pour l'ensemble des salariés du groupe et pour ses dirigeants.

## **B. LA NÉGOCIATION COLLECTIVE DE BRANCHE ET LES RÈGLES APPLICABLES AUX SALARIÉS TRANSFÉRÉS VERS UN NOUVEL EMPLOYEUR**

Afin de parvenir à un socle de droits communs à tous les salariés du secteur ferroviaire, le nouveau pacte ferroviaire prévoit la conclusion d'une convention collective de branche avant la fin de l'année 2019. Il prévoit par

ailleurs les modalités de transfert des cheminots vers un nouvel employeur lorsqu'un opérateur concurrent de la SNCF reprend l'exploitation d'une ligne.

## 1. Mesures d'application de la loi ayant été prises

Les textes réglementaires d'application suivants ont été publiés :

– le **décret** n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 <sup>(1)</sup>, pris en application de l'article 16 de la loi, qui concerne les **transferts des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire** d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs. Ce décret précise notamment, conformément à l'article 16 de la loi :

- les **modalités de calcul du nombre de salariés** employés par le cédant dont le contrat se poursuit auprès du nouvel employeur <sup>(2)</sup> ;
- les **règles et procédures** applicables en cas de **refus par un salarié du transfert** de son contrat de travail <sup>(3)</sup> ;
- le taux et les modalités de calcul de **l'indemnité versée par le cessionnaire** au salarié dont le **refus de son transfert** constitue une rupture de son contrat de travail <sup>(4)</sup> ;
- le taux et les modalités de calcul **de l'indemnité versée par le cédant** au salarié dont le **refus d'une autre offre d'emploi**, après le refus de son transfert, constitue une rupture de son contrat de travail <sup>(5)</sup> ;
- les conditions d'application du **maintien des rémunérations du salarié** dont le contrat de travail est transféré <sup>(6)</sup> ;
- les conditions d'application du **droit d'option pour la conservation du statut** des salariés sous statut réembauchés au sein de la SNCF et de ses filiales <sup>(7)</sup>.

---

(1) Décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

(2) Article. L. 2121-22 du code des transports.

(3) Article. L. 2121-24 du code des transports.

(4) III de l'article. L. 2121-24 du code des transports.

(5) IV de l'article. L. 2121-24 du code des transports.

(6) 1° du I de l'article. L. 2121-26 du code des transports.

(7) 3° du I de l'article. L. 2121-26 du code des transports.

## 2. Mesures d'application de la loi restant à prendre

### *a. Expiration du délai de l'habilitation à légiférer par ordonnances prévue à l'article 32*

Le **délai d'habilitation** à légiférer par voie d'ordonnances, de six mois, prévu à l'article 32, a **expiré le 27 décembre 2018**, sans qu'une ordonnance n'ait été prise par le Gouvernement. Cette habilitation visait à anticiper, et pallier le cas échéant, l'absence de convention collective de branche au 1<sup>er</sup> janvier 2020. L'habilitation a été **réintroduite par une lettre rectificative du Gouvernement au projet de loi d'orientation des mobilités** enregistrée à la Présidence du Sénat le 20 février 2019.

Interrogé sur la pertinence du délai de six mois initialement prévu, le ministère des transports a indiqué à vos rapporteurs que cette habilitation visait à **permettre au Gouvernement d'intervenir** avant la fin de l'année 2018, afin **d'introduire**, si nécessaire, **des dispositions de nature à favoriser la négociation**, en cas de blocages profonds identifiés à la reprise des négociations. Au regard de la reprise des travaux de la commission mixte paritaire à l'automne 2018, le ministère des transports a indiqué que **l'accompagnement à la négociation dans la branche a pu être mis en place sans dispositions législatives spécifiques**. Toutefois, les auditions menées par vos rapporteurs font état de **sérieux doutes de plusieurs acteurs sur l'issue et le calendrier de la négociation de branche**.

La réintroduction de cette habilitation dans le projet de loi d'orientation des mobilités vise donc à permettre au Gouvernement, si nécessaire, d'intervenir afin de favoriser la négociation collective si la convention collective s'avère incomplète à la fin de l'année 2019.

### *b. Négociations de branche*

S'agissant des accords de branche prévus par le nouveau pacte ferroviaire, n'ont pas été conclus à ce jour :

– l'accord de branche fixant les **modalités et critères de désignation des salariés dont le contrat de travail est transféré** et les conditions d'un appel prioritaire au volontariat, qui devait être conclu, en application de l'article 16, dans les six mois après la promulgation de la loi, soit **avant le 26 décembre 2018** ;

– l'accord de branche précisant les **garanties non prévues par la loi dont bénéficient les salariés** dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel attributaire ou d'un autre employeur, en application de l'article 16, dans les dix-huit mois après la promulgation de la loi, soit avant le 26 décembre 2019.

### *c. Textes réglementaires*

N'ont pas été publiés à ce jour les décrets suivants :

– le **décret** prévu à l'article 4 de la loi relatif à **l'extension de l'application du « décret-socle <sup>(1)</sup> »** aux entreprises dont l'activité principale est la maintenance, hors réparation, des matériels roulants ou l'exercice des tâches et fonctions de sécurité ferroviaire ;

– deux décrets prévus à l'article 16 :

- le **décret en Conseil d'État** déterminant les **modalités d'information des personnels durant la phase d'attribution du contrat de service public**, ainsi que les modalités d'accompagnement des salariés dont le contrat de travail est transféré et les conditions dans lesquelles sont intégrées les clauses sociales dans les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs, prévu à l'article L. 2121-21 du code des transports, qui a fait l'objet de consultations des syndicats et de l'UTP en décembre 2018 et en février 2019 ;

- le **décret en Conseil d'État** qui devait être pris avant le 26 mars 2019 à **défaut de conclusion de l'accord de branche** relatif aux modalités de désignation des salariés dont le contrat de travail est transféré. Le ministère a indiqué que la publication de ce décret est envisagée pour le mois de mai 2019, soit **deux mois après le délai prévu par l'article 16** ;

– le **décret** prévu à l'article 17 de la loi **précisant le contenu du « sac à dos social »** des anciens salariés de la SNCF sous statut, c'est-à-dire les modalités, pour ces salariés, du maintien de leur garantie d'emploi et de leur régime spécial de sécurité sociale, y compris leur régime de retraite.

### **3. Contentieux**

Enfin, le **décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018** relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs **fait l'objet d'un contentieux**, suite à une requête déposée par l'Union fédérale CFDT des cheminots et des activités complémentaires (UFCAC-CFGT) demandant son annulation.

---

(1) Décret n° 2016-755 du 8 juin 2016 relatif au régime de la durée du travail des salariés des entreprises du secteur du transport ferroviaire et des salariés affectés à des activités ferroviaires au sens de l'article L. 2161-2 du code des transports.





## EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 10 avril 2019, après-midi, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné le rapport d'information de MM. Jean-Baptiste Djebbari et Jean-Marie Sermier sur la mise en application de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

Ce point de l'ordre du jour ne fait pas l'objet d'un compte rendu écrit. Les débats sont accessibles sur le portail vidéo de l'Assemblée à l'adresse suivante :

<http://assnat.fr/6pq5V8>

*À l'issue de sa réunion, la commission a autorisé la publication du rapport.*



## **ANNEXES**



## ÉTAT DE L'APPLICATION DE LA LOI

Numéro article	Numéro article en discussion	Objet de l'article	Mesures réglementaires d'application, rapports et ordonnances prévus par le texte	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
<b>1</b>	1 <sup>er</sup> A	<p>Redéfinition du statut et des missions du groupe public ferroviaire unifié SNCF, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Art. L. 2101-2 du code des transports (<i>entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020</i>)</li> <li>- Art. L. 2111-9-3 du code des transports (<i>entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020</i>)</li> <li>- Art. L. 2111-10-1 A du code des transports (<i>entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020</i>)</li> <li>- Art. L. 2101-5 du code des transports (<i>entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020</i>)</li> <li>- Art. L. 2101-6 du code des transports (<i>entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020</i>)</li> </ul>	<p>Décret en Conseil d'État fixant les conditions d'élaboration du statut particulier qui régit certains des salariés de la société nationale SNCF</p> <p>Décret fixant les conditions d'application de l'article L. 2111-9-3 relatif au comité de concertation chargé de suivre la gestion des grandes gares</p> <p>Décret fixant les conditions d'application de l'article L. 2111-10-1 A relatif à la conclusion d'un contrat pluriannuel entre l'État et la filiale de SNCF Réseau chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs</p> <p><b>Facultatif :</b> un accord collectif négocié au niveau du comité de groupe constitué entre les différents établissements du groupe public unifié et leurs filiales peut définir</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les conditions d'exercice du dialogue social au sein de tout ou partie des sociétés du groupe unifié</li> <li>- les attributions d'une instance commune dont la composition et les moyens sont fixés par décret en Conseil d'État</li> </ul> <p><b>À défaut de conclusion d'un tel accord</b> dans les six mois à compter de la constitution du groupe public unifié, ces modalités sont fixées par décret en Conseil d'État</p> <p>Décret en Conseil d'État fixant les statuts initiaux de la société nationale SNCF, de la société SNCF Réseau, de sa filiale chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs et de la société SNCF Mobilités</p> <p><i>Ces statuts doivent être approuvés avant le 31 décembre 2019</i></p>	<p>Publication envisagée au 2<sup>e</sup> semestre 2019</p> <p>Publication envisagée en mai 2019</p> <p>Publication envisagée en août 2019</p> <p>Accord non encore conclu</p> <p>Publication du décret envisagée en juin 2020</p> <p>Publication envisagée au 1<sup>er</sup> semestre 2021</p> <p>Publication envisagée en octobre 2019</p>

Numéro article	Numéro article en discussion	Objet de l'article	Mesures réglementaires d'application, rapports et ordonnances prévus par le texte	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
2	1 <sup>er</sup> BA	<p>Nouvelle formulation de la « règle d'or » prudentielle applicable aux investissements de SNCF Réseau :</p> <p>- Art. L. 2111-10-1 du code des transports</p> <p>- I de l'art. L. 2111-10-1 du code des transports</p>	<p>Décret fixant les conditions d'application de l'article L. 2111-10-1 relatif aux règles prudentielles applicables aux investissements de SNCF Réseau</p> <p>Les statuts de la société approuvés avant le 31 décembre 2019 doivent fixer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le plafonnement du ratio entre sa dette financière et sa marge opérationnelle ;</li> <li>- les modalités de convergence vers ce plafond</li> </ul>	<p>Décret n° 2018-1363 du 28 décembre 2018 relatif aux modalités de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en application du IV de l'article L. 2111-10-1 du code des transports</p> <p>Statuts non encore approuvés</p>
3	1 <sup>er</sup> B	Cessation des recrutements de personnels au statut au 31 décembre 2019	Aucun	
4	1 <sup>er</sup> C	Mise en cohérence du champ du décret-socle et du champ de la convention collective du groupe SNCF	Extension de l'application du « décret-socle » aux entreprises dont l'activité principale est la maintenance, hors réparation, des matériels roulants ou l'exercice des tâches et fonctions de sécurité ferroviaire	Publication envisagée au 2 <sup>e</sup> semestre 2019
5	1 <sup>er</sup>	Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour transformer le groupe public ferroviaire et les entités qui le composent en un groupe public unifié et pour réformer le régime juridique de ses biens et de ses personnels	Ordonnance dans les douze mois à compter de la promulgation de la loi, soit avant le 27 juin 2019	Publication prévue en juin 2019
6	1 <sup>er bis</sup>	Détermination du mode de calcul des redevances d'infrastructures : Art. L. 2111-25 du code des transports	Décret en Conseil d'État fixant les règles de détermination des redevances d'infrastructures	Publication envisagée en mai 2019
7	1 <sup>er ter A</sup>	Élargissement des possibilités de priorisation pour l'utilisation des infrastructures saturées : Art. L. 2122-4-1 du code des transports	Décret fixant les règles de priorité applicables sur les infrastructures saturées	Publication envisagée en juin 2019

Numéro article	Numéro article en discussion	Objet de l'article	Mesures réglementaires d'application, rapports et ordonnances prévus par le texte	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
8	1 <sup>er</sup> ter	<p>Services librement organisés de transport ferroviaire, procédure de notification et rôle de l'ARAFER, dont :</p> <p>- Art. L. 2121-12 du code des transports</p> <p>- Art. L. 2133-1 du code des transports</p>	<p>Fixation par voie réglementaire des conditions dans lesquelles un candidat demande aux gestionnaires d'infrastructures et à l'ARAFER des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un nouveau service de transport de voyageurs</p> <p>Décret en Conseil d'État fixant les modalités de limitation ou d'interdiction par l'ARAFER du droit d'accès au réseau pour les services librement organisés si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre de contrats de services publics</p>	<p>Décret n° 2018-1275 du 26 décembre 2018 relatif à l'obligation de notification des offres de services de transport ferroviaire de voyageurs et à la procédure du test de l'équilibre économique</p> <p>Décret non encore publié</p>
9	1 <sup>er</sup> quater	<p>Extension des compétences et du rôle du Haut comité du système de transport ferroviaire et suivi de l'ouverture à la concurrence des services de transports ferroviaires, dont :</p> <p>- Art. L. 2133-1-1 du code des transports</p>	<p>État des lieux annuel, établi par l'ARAFER, de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire</p>	<p>État des lieux annuel non encore publié – en attente de l'entrée en vigueur de l'ouverture à la concurrence</p>
10	1 <sup>er</sup> sexies	<p>Extension des compétences du Comité des opérateurs du réseau et présence de l'ARAFER comme observateur</p>	<p>Aucun</p>	<p>Décret n° 2018-1314 du 28 décembre 2018 modifiant le décret n° 2015-844 du 10 juillet 2015 relatif au comité des opérateurs du réseau ferré national et à la charte du réseau</p>
11	2	<p>Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour transposer la directive 2016/2370 du 14 décembre 2016 (ouverture du marché des services de transport ferroviaire de voyageurs)</p>	<p>Ordonnance dans les six mois à compter de la promulgation de la loi</p>	<p>Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs</p> <p><i>(Remarque : cette ordonnance appelle 8 textes réglementaires d'application)</i></p>
12	2 bis	<p>Modalités spécifiques de l'ouverture à la concurrence pour l'Île-de-France</p>	<p>Aucun</p>	<p>Décret n° 2018-1192 du 19 décembre 2018 relatif au plan régional de transport de la région d'Île-de-France</p>

Numéro article	Numéro article en discussion	Objet de l'article	Mesures réglementaires d'application, rapports et ordonnances prévus par le texte	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
13	2 ter	Identification des autorités organisatrices des services d'intérêt national et des services d'intérêt régional de transport ferroviaire de voyageurs	Aucun	
14	2 quater	<p>Passation et exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs, dont :</p> <p>- Art. L. 2121-16</p> <p>- Art. L. 2121-17 du code des transports (<i>cet article entrera en vigueur le 25 décembre 2023</i>)</p> <p>- Art. L. 2121-19 du code des transports</p>	<p>Décret en Conseil d'État, pris après avis de l'ARAFER, déterminant les catégories d'informations à communiquer aux candidats à la passation d'un contrat de service public mis en concurrence, ainsi que les conditions dans lesquelles certaines informations couvertes par le secret des affaires peuvent être communiquées</p> <p>Décret en Conseil d'État, pris après avis de l'ARAFER, précisant les conditions d'application de l'article L. 2121-17 relatif à la procédure d'attribution directe par l'autorité organisatrice de transport d'un contrat de service public de transport de voyageurs</p> <p>- Décret en Conseil d'État, pris après avis de l'ARAFER, déterminant les conditions d'application de l'article L. 2121-19 relatif à la transmission aux autorités organisatrices par les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire, les gestionnaires d'infrastructures et les exploitants de service des informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public ;</p> <p>- Établissement par chaque autorité organisatrice d'un plan de gestion interne des informations couvertes par le secret des affaires</p>	<p><i>Décret dont la publication était initialement envisagée pour décembre 2018 mais qui n'a pas été publié ; nouveau calendrier prévisionnel non communiqué</i></p> <p>Publication envisagée en juin 2019</p> <p><i>Décret dont la publication était initialement envisagée pour décembre 2018 mais qui n'a pas été publié ; nouveau calendrier prévisionnel non communiqué</i></p> <p><i>Informations non disponibles</i></p>
15	2 quinquies A	Coordination	Aucun	



Numéro article	Numéro article en discussion	Objet de l'article	Mesures réglementaires d'application, rapports et ordonnances prévus par le texte	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
16	2 quinquies	Conséquences, pour les salariés, du changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, dont : - Art. L. 2121-21 du code des transports	Décret en Conseil d'État déterminant les modalités d'information des personnels durant la phase d'attribution du contrat de service public, les modalités d'accompagnement des salariés dont le contrat de travail est transféré et les conditions dans lesquelles sont intégrées les clauses sociales dans les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs	<i>Décret dont la publication était initialement envisagée pour décembre 2018 mais qui n'a pas été publié ; nouveau calendrier prévisionnel non communiqué</i>
		- Art. L. 2121-22 du code des transports	Décret en Conseil d'État précisant les modalités de calcul du nombre de salariés employés par le cédant dont le contrat se poursuit auprès du nouvel employeur	Décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs : chapitre II, section 1
		- Art. L. 2121-23 du code des transports	- Accord de branche étendu fixant les modalités et critères de désignation des salariés dont le contrat de travail est transféré et les conditions d'un appel prioritaire au volontariat  - À défaut de conclusion d'un tel accord dans les six mois après la promulgation de la loi (soit avant le 26 décembre 2018), ces modalités sont fixées par décret en Conseil d'État dans les neuf mois suivant cette promulgation ( <b><u>soit avant le 26 mars 2019</u></b> )	Accord non conclu  <b>Publication envisagée en mai 2019, en retard par rapport au II de l'article 16 qui prévoyait la publication du décret en Conseil d'État dans les neuf mois suivant la promulgation de la loi</b>
		- Art. L. 2121-24 du code des transports	Décret en Conseil d'État précisant les modalités d'application de l'article L. 2121-24 relatif aux règles et procédures applicables en cas de refus par un salarié du transfert de son contrat de travail	Décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs : (chapitre II, section 2)
		- III de l'art. L. 2121-24 du code des transports	Décret en Conseil d'État déterminant le taux et les modalités de calcul de l'indemnité versée par le cessionnaire au salarié dont le refus de son transfert constitue une rupture de son contrat de travail	Décret précité n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 : chapitre II, section 2

Numéro article	Numéro article en discussion	Objet de l'article	Mesures réglementaires d'application, rapports et ordonnances prévus par le texte	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
		- IV de l'art. L. 2121-24 du code des transports	Décret en Conseil d'État déterminant le taux et les modalités de calcul de l'indemnité versée par le cédant au salarié dont le refus d'une autre offre d'emploi, après le refus de son transfert, constitue une rupture de son contrat de travail	Décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 : chapitre II, section 2
		- 1° du I de l'art. L. 2121-26 du code des transports	Décret en Conseil d'État déterminant les conditions d'application du 1° relatif au maintien des rémunérations du salarié dont le contrat de travail est transféré	Décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 : chapitre III
		- 3° du I de l'art. L. 2121-26 du code des transports	Décret en Conseil d'État déterminant les conditions d'application du 3° relatif au droit d'option pour la conservation du statut des salariés sous statut réembauchés au sein de la SNCF et de ses filiales dans le champ du I de l'article L. 2101-2 du code des transports	Décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 : chapitre IV
		- Art. L. 2121-27 du code des transports	Accord de branche précisant les garanties autres que celles prévues aux articles L. 2121-25 et L. 2121-26 dont bénéficient les salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel attributaire ou d'un autre employeur. L'accord doit être conclu au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la loi, soit avant le 26 décembre 2019	Accord non conclu
17	2 <i>sexies</i> A	Préservation de la garantie d'emploi et conservation du régime spécial de sécurité sociale pour les salariés précédemment employés par le groupe public ferroviaire et régis par un statut particulier : Art. L. 2102-22 du code des transports	Décret précisant les modalités d'application de l'article L. 2102-22 relatif au maintien de la garantie d'emploi et du régime spécial de sécurité sociale pour les anciens salariés du groupe public ferroviaire sous statut	<i>Décret dont la publication était initialement envisagée pour décembre 2018 mais qui n'a pas été publié ; nouveau calendrier prévisionnel non communiqué</i>
18	2 <i>sexies</i>	Calendrier d'ouverture à la concurrence pour les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'État	Aucun	
19	2 <i>septies</i>	Calendrier d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par les régions	Aucun	

Numéro article	Numéro article en discussion	Objet de l'article	Mesures réglementaires d'application, rapports et ordonnances prévus par le texte	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
20	2 octies	Élargissement des incompatibilités entre des fonctions au sein de SNCF Réseau et des fonctions au sein d'une entreprise ferroviaire	Aucun	
21	2 nonies	Transfert à l'autorité organisatrice des transports, à sa demande, des matériels roulants et des ateliers de maintenance ; prise en charge des coûts de démantèlement et indemnisation de SNCF	Aucun	
22	3	Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour réformer les services publics conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs et transposer le « Règlement OSP » modifié par le quatrième « paquet ferroviaire »	Ordonnance dans les six mois à compter de la promulgation de la loi	Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs <i>(Remarque : cette ordonnance appelle 8 textes réglementaires d'application)</i>
23	3 bis A	Institution de comités de suivi des dessertes ferroviaires : Art. L. 2121-9-1 du code des transports	Décret fixant la composition, le fonctionnement et les missions des comités	Décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires
24	3 bis B	Consultation ou information des collectivités publiques concernées par la création, la suppression ou la modification d'un service : - Art. L. 2121-2 du code des transports (services d'intérêt national) - Art. L. 2121-12 du code des transports (services librement organisés)	Décret fixant les conditions de la consultation  Décret fixant les conditions de l'information préalable de l'État et des collectivités territoriales concernées sur la modification de la consistance d'un service librement organisé par une entreprise ferroviaire	Décret n° 2018-1243 du 26 décembre 2018 relatif à l'application des articles L. 2121-2 et L. 2121-12 du code des transports
25	3 bis	Fixation de tarifs sociaux : Art. L. 2151-4 du code des transports <i>(entrera en vigueur le 3 décembre 2019)</i>	- Décret précisant les modalités d'application de l'article L. 2151-4 relatif à la fixation des tarifs sociaux  - Fixation par voie réglementaire des tarifs sociaux	Publication envisagée en juin 2019  Publication envisagée en juin 2019

Numéro article	Numéro article en discussion	Objet de l'article	Mesures réglementaires d'application, rapports et ordonnances prévus par le texte	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
26	3 ter	Extension de la liste des acteurs pouvant recourir aux services du service interne de sécurité de la SNCF (la « Suge ») : Art. L. 2251-1-1 du code des transports	Aucun	Décret n° 2018-1179 du 18 décembre 2018 modifiant le décret n° 2015-845 du 10 juillet 2015 relatif aux prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF
27	3 quater	Rapport d'évaluation des lignes les moins circulées du réseau ferré national	Rapport remis au Parlement dans les douze mois à compter de la promulgation de la loi, soit au plus tard le 28 juin 2019	<b>Le rapport du préfet M. François Philizot devrait être remis au printemps 2019</b>
28	4	Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour adapter le système ferroviaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence	Ordonnance dans les six mois à compter de la promulgation de la loi	Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs <i>(Remarque : cette ordonnance appelle 8 textes réglementaires d'application)</i>
29	4 bis	Participation à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets	Décret en Conseil d'État définissant les conditions dans lesquelles l'État peut imposer aux exploitants de services de transport de personnes de participer à ce système commun d'information et de vente en garantissant une concurrence libre et loyale	Décret facultatif non encore publié
30	5	Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour mettre le droit national en conformité avec les trois textes du pilier « technique » du quatrième « paquet ferroviaire » européen	Ordonnance dans les douze mois à compter de la promulgation de la loi, soit avant le 27 juin 2019	Publication prévue en avril 2019
31	5 bis A	Organisation de la coopération en matière de sécurité ferroviaire	Aucun	
32	5 bis	Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire	Ordonnance dans les six mois à compter de la promulgation de la loi, soit avant le 27 décembre 2018	<b>L'habilitation ayant expiré fin décembre 2018, elle a été réintroduite dans le projet de loi d'orientation des mobilités</b>

Numéro article	Numéro article en discussion	Objet de l'article	Mesures réglementaires d'application, rapports et ordonnances prévus par le texte	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
33	6	<p>Organisation de la consultation de l'ARAFER :</p> <p>- Art. L. 2133-8 du code des transports</p> <p>- Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance (procédure de fixation des redevances d'infrastructure, procédure d'élaboration des contrats État-SNCF Réseau)</p>	<p>Décret en Conseil d'État fixant le délai dont dispose l'ARAFER pour rendre son avis sur un projet de texte</p> <p>Ordonnance dans les neuf mois à compter de la promulgation de la loi</p>	<p>Décret n° 2018-828 du 28 septembre 2018 relatif au délai de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur des projets de textes réglementaires en application de l'article L. 2133-8 du code des transports</p> <p>Ordonnance n° 2019-183 du 11 mars 2019 relative au cadre de fixation des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à l'élaboration et à l'actualisation du contrat entre l'État et SNCF Réseau</p> <p><i>(Remarque : l'ordonnance appelle 3 textes réglementaires d'application)</i></p>
34	7	<p>Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour prendre les mesures de coordination rendues nécessaires par les autres ordonnances</p>	<p>Ordonnance dans les douze mois à compter de la promulgation de la loi, soit avant le 27 juin 2019</p>	<p>Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs</p> <p><i>(Remarque : une nouvelle ordonnance pourra être prise avant le 27 juin 2019 afin d'assurer de nouvelles coordinations rendues nécessaires par la publication de prochaines ordonnances)</i></p>
35	8	<p>Délai de dépôt des projets de loi de ratification des ordonnances</p>	<p>Un projet de loi par ordonnance, dans les trois mois de la publication de celle-ci</p>	<p>- Projet de loi de ratification de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 déposé au Sénat le 27 février 2019 (n° 359)</p>
36	11	<p>Rapport sur l'intégration d'indicateurs « événementiels » au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires</p>	<p>Rapport remis au Parlement dans les cinq mois à compter de la promulgation de la loi, soit au plus tard le 28 novembre 2018</p>	<p><b>Le rapport a été transmis au Parlement le 19 décembre 2018</b></p>



## **LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES**

### **Union des transports publics et ferroviaires (UTP)**

M. Claude Faucher, délégué général

Mme Valérie Beaudouin, directrice du département législation et affaires européennes

Mme Karine Maubert, chargée de mission au sein du département législation et affaires européennes

### **SNCF**

M. Laurent Trevisani, directeur général délégué de l'EPIC SNCF

M. Benjamin Raigneau, directeur des ressources humaines du groupe public ferroviaire

Mme Magali Alexandre, responsable du pôle stratégie sociale

Mme Laurence Nion, conseillère parlementaire

### **Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)**

M. Bernard Roman, président

### **UNSA Ferroviaire**

M. Roger Dillenseger, secrétaire général

Mme Fanny Arav, membre du conseil d'administration de SNCF Réseau

M. Florent Monteilhet, secrétaire fédéral

M. Denis Dontenvill, secrétaire fédéral

### **Sud Rail**

M. Lionel Jorand, secrétaire de l'Union Solidaires transports

M. Bruno Poncet, secrétaire fédéral

M. Fabien Dumas, secrétaire fédéral

### **Régions de France**

M. Jules Nyssen directeur général

M. David Hergott, conseiller transports

Mme Marie-Reine du Bourg, conseillère aux relations parlementaires





## **LISTE DES CONTRIBUTIONS REÇUES**

Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)

Cabinet de Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports et direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la transition écologique et solidaire

Fédération des cheminots CGT

Régions de France

SNCF

Transdev

Union des transports publics et ferroviaires (UTP)