



Paris, le 4 juillet 2017

Canevas de la proposition de loi
des sénateurs Hervé Maurey et Louis Nègre
sur l'ouverture à la concurrence
du transport ferroviaire de voyageurs

I. Ouverture à la concurrence des services conventionnés
(TER et TET)

1) Une obligation claire à partir du 3 décembre 2019, qui se traduira dans les faits de façon progressive

La loi ouvrira les services conventionnés à la concurrence **dès le 3 décembre 2019**, comme l'impose le règlement européen n° 1370/2007¹, tel que modifié par le règlement n° 2016/2338².

Aucune des dérogations autorisées par ces règlements ne sera reprise, pour nous, dans notre droit national, à l'exception de la possibilité de mise en **régie**, déjà prévue dans notre code des transports pour les transports urbains.

Dans les faits, cette libéralisation ne produira ses effets que de **façon progressive**, puisqu'elle n'entrera en vigueur qu'**au terme** de chacune des **conventions** signées entre les autorités organisatrices de transport et SNCF Mobilités avant le 3 décembre 2019.

Cependant, les **régions volontaires**, de même que l'État pour les trains d'équilibre du territoire, pourront ouvrir à la concurrence **tout ou partie des services ferroviaires qu'ils organisent dès le 3 décembre 2019** dans leur convention signée avec SNCF Mobilités, comme l'ont fait les régions Grand Est et Pays de la Loire.

A partir du 3 décembre 2019, les autorités organisatrices auront donc le choix de recourir à un **contrat de concession** (aussi appelée délégation de service public) ou à un **marché public**, attribués dans le respect des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures.

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, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

² Règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.



2) Etablir les conditions d'une ouverture à la concurrence réussie des services conventionnés

a) Accès aux données de SNCF Mobilités

Il sera clairement inscrit dans la loi que **SNCF Mobilités** devra fournir à l'autorité organisatrice toutes les données nécessaires à la préparation des appels d'offres, dans les plus brefs délais.

b) Personnels

La loi encadrera le **transfert des personnels de SNCF Mobilités vers les entreprises ferroviaires** qui auront remporté les appels d'offre régionaux.

Pour les **salariés contractuels** de SNCF Mobilités, ce transfert sera réalisé dans les conditions de droit commun, c'est-à-dire par la reprise de leur contrat de travail par les entreprises ferroviaires.

En ce qui concerne les **salariés qui relèvent du statut du groupe public ferroviaire**, la loi déterminera les droits sociaux fondamentaux que ces agents conserveront lors du transfert. Il conviendra de garantir aux personnes transférées le bénéfice de certains **éléments essentiels du statut** comme les droits à la retraite ou la garantie de l'emploi. De même, tous les agents devront bénéficier d'un niveau de rémunération au moins égal à celui qu'ils percevaient chez l'opérateur historique.

Les nouveaux entrants devront en revanche être en mesure de **déterminer leurs propres règles d'organisation du travail**, dans le respect du socle social applicable aux entreprises ferroviaires défini par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, sous réserve des évolutions que ce cadre pourrait connaître.

La loi devra également déterminer les modalités selon lesquelles le **périmètre des personnels à transférer** sera arrêté par les autorités organisatrices dans le cadre des appels d'offres.

c) Matériels roulants

L'article L. 2121-4-1 du code des transports sera modifié pour que les matériels roulants utilisés dans le cadre d'un contrat de service public puissent être **transférés, à sa demande, à l'autorité organisatrice compétente**. L'obligation faite à



l'autorité organisatrice de mettre ces matériels à la disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l'objet du contrat de service public sera supprimée, en conséquence de la suppression du monopole de SNCF Mobilités.

En revanche, la loi laissera de la **souplesse** aux parties prenantes pour déterminer l'option la plus adaptée pour le matériel roulant (par exemple, la mise à disposition du matériel par l'autorité organisatrice ; la location du matériel ; l'engagement de l'autorité organisatrice à reprendre le matériel à la fin du contrat ; etc.)

d) Accès aux installations de service

Lorsqu'un atelier de maintenance est essentiellement affecté à l'entretien de matériels roulants utilisés dans le cadre d'un contrat de service public, il pourra être **transféré, à sa demande, à l'autorité organisatrice compétente**, pour qu'elle puisse le remettre à la disposition de l'entreprise ferroviaire choisie à l'issue de la procédure de mise en concurrence.

Pour les ateliers de maintenance partagés, comme pour les autres installations de service, il est envisagé de confier un **pouvoir de régulation asymétrique** à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, sur le modèle des compétences dont elle dispose aujourd'hui pour garantir l'accès aux gares routières.

e) Gouvernance des gares

La loi devra acter la **séparation de Gares et Connexions de SNCF Mobilités**.

Gares et Connexions pourrait être soit **rattachée à SNCF Réseau, sous la forme d'une filiale**, soit être **transformée en société anonyme**, afin d'assurer, en tout état de cause, son indépendance de SNCF Mobilités et de permettre une gestion équitale et unifiée du patrimoine des gares.

La loi pourrait prévoir un **transfert des personnels de SNCF Mobilités assurant la gestion opérationnelle des gares vers Gares et Connexions**.

f) Vente des billets

Pour permettre aux usagers d'acheter un billet unique lorsque la prestation de transport sera assurée par plusieurs



opérateurs, l'État pourra imposer aux entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs de participer à **un système commun d'information des voyageurs et de billetterie**, dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale.

II. Ouverture à la concurrence des services aujourd'hui non conventionnés

L'ouverture à la concurrence des services aujourd'hui non conventionnés, notamment des TGV, devra être effective pour **l'horaire de service 2021**.

Pour réguler cette libéralisation, et éviter la disparition des services les moins rentables, l'État accordera aux entreprises ferroviaires des **droits exclusifs** pour l'exploitation des services ferroviaires à grande vitesse, en contrepartie de la réalisation **d'obligations de service public**. Ces contrats de type « **franchises** » devront être attribués à l'issue d'une procédure garantissant l'égalité de traitement des candidats et la transparence des procédures.

Conformément à la directive européenne 2012/34 modifiée par la directive 2016/2370³, les entreprises ferroviaires auront également un **droit d'accès au réseau en open access**, à la condition que les services proposés ne soient pas susceptibles de compromettre l'équilibre économique d'un **contrat de service public** (délégation de service public, marché public ou franchise). L'*open access* imposé par l'Union européenne pourrait ainsi, de fait, être limité, pour préserver l'impératif d'un aménagement équilibré du territoire.

³ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) et 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.