

N° 541

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Enregistré à la Présidence du Sénat le 16 mai 2012

PROPOSITION DE LOI

permettant la relance du secteur public ferroviaire pour le droit à la mobilité et la transition écologique,

PRESENTEE

Par Mmes Mireille SCHURCH, Évelyne DIDIER, MM. Gérard LE CAM, Paul VERGÈS, Mmes Éliane ASSASSI, Marie-France BEAUFILS, MM. Michel BILLOUT, Éric BOCQUET, Mmes Nicole BORVO COHEN-SEAT, Laurence COHEN, Cécile CUKIERMAN, Annie DAVID, Michelle DEMESSINE, MM. Christian FAVIER, Guy FISCHER, Thierry FOUCAUD, Mme Brigitte GONTHIER-MAURIN, MM. Robert HUE, Michel LE SCOUARNEC, Mme Isabelle PASQUET et M. Dominique WATRIN,

Sénateurs

(Envoyée à la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Madame, Monsieur,

Les 30 000 kilomètres de lignes ferroviaires qui irriguent la France représentent un formidable atout pour l'aménagement du territoire, la promotion d'une politique industrielle et de l'emploi au service du développement humain durable. Pourtant, notre système ferroviaire est de plus en plus démantelé au nom de la concurrence et de la performance. Or, la réalité est toute autre, il s'agit simplement de livrer aux appétits des marchés financiers ce secteur de l'économie répondant pourtant à un besoin d'intérêt général.

Nous estimons dans ce cadre que la finalité du système ferroviaire ne doit pas être la concurrence, ni même l'émergence de nouveaux opérateurs. Son objectif doit être de répondre aux besoins grandissant des usagers d'un transport de qualité, fiable, ponctuel et cela en toute sécurité. Son objectif doit être de contribuer, par le rééquilibrage modal, à la nécessaire transition écologique. Il apparaît donc opportun d'engager en profondeur la refonte du système ferroviaire, de son organisation et de ses financements, afin de répondre à ces besoins.

Les sénateurs du groupe communiste, républicain et citoyen estiment ainsi que seule une politique publique des transports ambitieuse permettra de relever le défi de la mobilité durable.

La concurrence est ouverte dans le secteur ferroviaire depuis déjà de trop nombreuses années. Ce processus engagé au niveau européen, via les différents paquets ferroviaires, est systématiquement transposé en droit interne. Aujourd'hui, de nouvelles évolutions sont en discussion, comme en témoignent les conclusions des assises du ferroviaire, anticipant, en dehors même de toute injonction de la commission européenne, une ouverture à la concurrence des transports nationaux de voyageurs, que ce soit pour les TER, les TET ou les TGV...

À l'inverse de cette fuite en avant, nous préconisons depuis de nombreuses années une évaluation des politiques européennes d'ouverture à la concurrence des transports de fret comme de voyageurs. Celle-ci n'a jamais été réalisée. Que pouvons-nous pourtant constater ?

Malgré l'ouverture du secteur du Fret en 2007 et l'arrivée de nouveaux opérateurs, le transport ferroviaire de marchandises a, en 2010, continué de baisser très fortement (- 6,3 % de tonnes/kilomètres après une baisse de 20,5 % en 2009). Parallèlement, les entreprises concurrentes de la SNCF accroissent de 6 points en T/km leur part du transport pour atteindre 21 %, en pratiquant un dumping social effréné et en rognant sur la sécurité.

Cette perte de part de marché est directement liée au plan fret qui a contribué à favoriser le transport routier, mettant plus d'un million de camions supplémentaires sur les routes, et ce à l'inverse des exigences du développement durable.

Ainsi, si nous demandons la mise en place d'un pôle public national des transports, c'est parce que cela correspond aujourd'hui à une nécessité : refaire du rail un enjeu majeur de politique publique en faveur de l'aménagement équilibré et solidaire du territoire, de la mobilité et de la transition écologique. Laisser à l'initiative du secteur privé la réalisation de tels objectifs d'intérêt général ne permettrait en aucun cas de les atteindre tant le privé recherche avant tout, dans le transport comme ailleurs, le profit.

Nous estimons ainsi qu'il est urgent de réorganiser le système ferroviaire. Depuis la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France, l'instabilité s'est installée et le système ferroviaire français n'a cessé de se complexifier. Cette organisation est aujourd'hui remise en question et nous estimons qu'il nous faut repenser le système ferroviaire sous une forme plus intégrée parce qu'ainsi plus efficiente.

Nous formulons pour ce faire, à travers cette proposition de loi, des préconisations simples.

En préalable, les auteurs de cette proposition de loi estiment indispensable que le Gouvernement de la France engage une réorientation de la politique des transports au niveau européen, en proposant un moratoire sur les trois paquets ferroviaires, la réalisation d'un bilan contradictoire et indépendant sur l'impact en terme d'emplois, d'aménagement du territoire et de la qualité du service rendu de la libéralisation du transport ferroviaire, ainsi que la réalisation d'un bilan carbone de ces politiques. Sur cette base, ils estiment urgent de prendre des initiatives rompant avec le dogme de la concurrence « libre et non faussée », afin de garantir au niveau européen le développement et la promotion du service public ferroviaire. Cette proposition a d'ores et déjà été formulée dans la proposition de résolution européenne

n° 496 (2010-2011) présentée en application de l'article 73 *quinquies* du Règlement, sur la proposition de directive établissant un espace ferroviaire unique européen (E 5642). Les auteurs soumettent conjointement la proposition de résolution européenne et la présente proposition de loi.

Dans un **chapitre premier**, nous réaffirmons certains principes généraux sur une politique publique des transports. Ces principes sont tous liés à l'activité d'intérêt général que représente le transport ferroviaire : abandon du dogme libéral de la concurrence effrénée, maîtrise publique des infrastructures, unité du réseau d'infrastructures ferroviaires, objectif assumé de permettre un aménagement équilibré du territoire, intégration dans les contrats avec les opérateurs de critères sociaux et environnementaux pour combattre la tentation d'un nivelage par le bas de l'offre de services et enfin pour permettre effectivement le droit à la mobilité, revenir à une tarification kilométrique.

L'article 1^{er} permet de réintroduire au sein du code des transports, des principes figurant dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs qui ont été abrogés par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010. Il s'agit ainsi de réaffirmer que le système de transport concourt à l'aménagement du territoire et qu'il relève donc de l'intérêt général. D'autre part, il semble nécessaire de réaffirmer l'unité du réseau de transport ainsi que son appartenance à la Nation, et enfin la nécessaire maîtrise publique de ce système de transport, seule à même de garantir l'intérêt général et la satisfaction des besoins.

L'article 2 prévoit, en conformité avec le règlement « obligation des services publics », de combattre la tentation pour les autorités organisatrices des transports qui disposent de faibles moyens, de favoriser dans leur appel d'offre les moins-disant sociaux. Il prévoit ainsi que les autorités organisatrices des transports doivent incorporer dans leurs contrats avec les opérateurs des critères sociaux et environnementaux de qualité de service, afin d'élever la fiabilité et la prévisibilité des services et donc permettre une meilleure continuité du service public. Les autorités organisatrices doivent également incorporer des critères relatifs à la présence humaine au sein des gares et des transports. De cette manière, il s'agit d'œuvrer concrètement pour le développement durable alliant les trois piliers : économique, environnemental et social. L'amélioration de service ne passe pas par une lamination des droits par le bas, mais bien par un haut niveau d'exigence en terme social et environnemental.

L'article 3 stipule que la tarification de l'offre de transport est basée sur un prix au kilomètre correspondant au coût moyen national de production. En effet, la diversité de la tarification aujourd'hui à l'œuvre

dans le transport ferroviaire est particulièrement opaque et ne permet pas à tous de voyager dans des conditions économiques favorables, en adéquation avec le nombre de kilomètres parcourus.

Les régions, en tant qu'autorités organisatrices des transports régionaux de voyageurs, ont permis d'améliorer sensiblement les tarifications sociales en direction des usagers. Pour autant, cette amélioration n'a pas été identique sur tous les territoires régionaux, ce qui se traduit, par une inégalité entre usagers de chaque territoire. L'État, en coopération avec les régions, doit impulser et financer le rééquilibrage des tarifications sociales afin de revenir à une égalité de traitement pour les usagers sur tout le territoire.

Dans un **chapitre II**, nous abordons les enjeux du report modal. En effet, le secteur des transports est un levier très important pour la transition écologique. Il faut ainsi savoir qu'il s'agit d'un secteur particulièrement émissif en termes de CO₂. Dans ce cadre, l'ensemble des politiques menées ont donné des avantages concurrentiels à la route, ne permettant pas l'intégration dans le coût du transport routier de l'ensemble des externalités négatives. Les politiques de concurrence ont cassé le fret alors même que mettre des camions sur les rails devrait être un objectif majeur dans le cadre d'une politique permettant la transition écologique et le respect de nos engagements de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

L'**article 4** prévoit ainsi que toute opération de transport routier de marchandises doit aussi prendre en compte les coûts d'entretien des infrastructures et les coûts externes. Il s'agit ainsi d'instaurer un véritable outil de rééquilibrage entre les différents modes de transports, en faveur du fret ferroviaire, en intégrant les coûts externes du transport routier dans sa tarification. Cela permettrait également de lutter contre le dumping social qui se traduit souvent par une sous tarification du service. En effet, aujourd'hui, le secteur routier dispose d'un corpus juridique favorable, lui permettant d'exercer une concurrence déloyale par rapport au secteur ferroviaire.

L'**article 5** précise que l'activité du wagon isolé est déclarée d'intérêt général. En effet, le désinvestissement de l'État en matière de fret ferroviaire, et notamment pour le wagon isolé, est criant. En témoignent les crédits affectés à la mission transport en nette régression depuis plusieurs années et la division par trois des montants de l'aide au transport combiné qui dépassait les 90 millions en 2002.

Face à ce désengagement de la puissance publique et à l'objectif pointé de renforcement de la compétitivité du secteur indépendamment de

toute considération d'intérêt général, la direction de l'entreprise publique mène depuis 2003 une politique de rétraction du réseau sur les axes rentables favorisant les autoroutes ferroviaires. La Société nationale des chemins de fer a ainsi présenté en septembre 2009, dans la continuité du plan Veron, un schéma directeur qui fixe les axes de développement du transport de marchandises pour les années à venir et comprend l'abandon d'environ 60 % de l'activité wagon isolé. Pourtant, cette activité représente actuellement 42 % du volume du fret ferroviaire et recèle un important potentiel de développement.

Concrètement, cette décision induit le report sur la route de 255 000 wagons de marchandises et, à brève échéance, un recul d'un tiers des volumes transportés par rapport à 2008. Au total, cela équivaut à augmenter le trafic routier de 1 200 000 camions soit, selon une étude menée par la SNCF, 300 000 tonnes équivalent CO₂ par an.

Une telle décision remet donc clairement en cause les objectifs du Grenelle de l'environnement de rééquilibrage modal. En plus de conséquences sociales, plus de 8 000 emplois ont été supprimés depuis 2003, le désengagement de la SNCF va engendrer une grave dégradation du maillage ferroviaire déjà largement amorcée, de nombreux territoires n'étant alors plus desservis en matière de transport de marchandises. Pourtant, le fret ferroviaire de proximité permet de répondre aux besoins du tissu économique et des PME. Réduire la présence de fret SNCF, c'est porter une atteinte grave à la cohésion territoriale et au développement économique des territoires. Pour cette raison, nous proposons de déclarer d'intérêt général l'activité de wagons isolés.

Le chapitre III de cette proposition de loi concerne les financements.

En effet, une réorganisation, aussi pertinente soit-elle, ne pourra être efficace que si la question du désendettement et du financement de notre système ferroviaire trouve une réponse concrète et réaliste. Compte tenu de son rôle stratégique et des investissements en jeux, le système ferroviaire ne peut s'autofinancer et nécessite par conséquent un soutien financier important.

L'**article 6** prévoit ainsi que l'État s'engage à la reprise de la dette de Réseau ferré de France et de la Société nationale des chemins de fer et à établir un projet pluriannuel de financements des infrastructures ferroviaires dans le cadre d'une politique de transport multimodal. En effet, comme le reconnaissait la mission d'information sur les infrastructures de transport, il est urgent que le système ferroviaire soit désendetté et financé

sur le long terme. Son efficacité demande ainsi un investissement financier important et pérenne des pouvoirs publics.

Or, nous constatons que la création de RFF n'a pas permis que de transférer la dette du système ferroviaire sur une nouvelle entité juridique. Alors que celle-ci atteint aujourd'hui près de 30 milliards d'euros, elle obère donc très clairement la capacité de cet établissement de faire les investissements nécessaires pour la régénération des réseaux. Il s'agit pourtant d'un impératif, comme plusieurs études l'ont démontré, d'agir pour la rénovation des réseaux, sans quoi, une partie de celui-ci est condamnée. La performance du rail est directement liée à la qualité des infrastructures.

Parallèlement, le désengagement de l'État concernant le financement de RFF est criant. Ainsi, alors qu'en 2005 les concours de l'État représentaient 55 % des recettes de RFF, ils n'en représentent aujourd'hui que 38 %.

Ce désengagement a conduit à la rétraction du réseau ferré, passant de 34 000 km à 29 000 km, rompant ainsi très clairement avec l'exigence d'un aménagement équilibré du territoire.

L'**article 7** indique qu'il ne peut être recouru aux contrats de partenariat pour le financement, la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires pour les infrastructures de transports terrestres. Il s'agit ainsi de réaffirmer la nécessaire maîtrise publique des infrastructures de transports et de tirer également toutes les conséquences de l'expérience du recours au partenariat public-privé, souvent plus coûteux pour la collectivité et les usagers et moins performant en termes de services.

Il est urgent de trouver également de nouvelles sources de financement du système ferroviaire.

L'**article 8** crée ainsi un livret de financement des infrastructures de transport et en précise les conditions. Ce nouveau livret d'épargne serait défiscalisé, sur le modèle du Livret A. Il offrirait un produit d'épargne sécurisé, dont les fonds seraient partiellement centralisés par la Caisse des dépôts et consignations, et disponibles pour des prêts à très long terme, afin de financer des projets retenus au Schéma national des infrastructures de transport, comme les investissements réalisés par les collectivités territoriales pour améliorer les performances des réseaux de transports. Ces fonds seraient accessibles pour des investissements nouveaux, pour des

travaux de maintenance et de régénération. Ils n'excluent évidemment pas les subventions publiques.

L'article 9 prévoit la renationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes. En effet, aujourd'hui, en France, le réseau autoroutier est largement concédé. Si sa propriété reste du domaine de l'État au regard de son utilité publique, son exploitation a été confiée à des sociétés concessionnaires qui ont été privatisées le 18 juillet 2005.

Cette décision gouvernementale de privatisation comportait l'inconvénient majeur de priver l'Agence de financement des infrastructures de transports française (AFITF) de financements pérennes.

Les usagers des autoroutes ne doivent pas être considérés comme une rente captive, dont la contribution serait uniquement guidée par le besoin de rentabilité des actionnaires.

Les dividendes issus des péages, de l'ordre de 1 à 2 milliards d'euros par an, doivent servir le principe posé par le Grenelle de rééquilibrage modal dont l'AFITF est un rouage important.

Cette nationalisation pourrait être opérée avec un rachat des actions au coût de la vente opérée en 2006.

L'article 10 stipule que la Région, compétente pour l'organisation des transports régionaux de voyageurs, peut instituer un versement transport régional par délibération du Conseil régional. En effet, depuis la généralisation de la décentralisation des transports, les régions ont assuré un nouveau dynamisme aux transports régionaux de voyageurs. La fréquence n'a cessé d'être renforcée et les usagers sont de plus en plus nombreux. Cet engagement des régions nécessite des budgets conséquents. Dans de nombreuses régions, le budget transport est ainsi passé au fil des années au premier plan du budget général de la collectivité. Elles dépendent pourtant et pour la quasi-totalité de leurs ressources, des moyens que l'État consent à leur attribuer. Aujourd'hui seules les autorités organisatrices des transports urbains et la Région Île-de-France, dans le cadre du STIF, bénéficient de l'apport du versement transport pour financer leur compétence en la matière. La mise en place d'un versement transport régional permettrait de doter les régions d'une ressource propre, pérenne et dynamique, provenant du secteur économique, bénéficiaire du système des transports régionaux. Elle contribuerait, aux côtés des dotations de l'État et des ressources de la billetterie, à financer le fonctionnement et les investissements des transports régionaux de voyageurs.

Enfin, **l'article 11** généralise la taxe poids lourd sur l'ensemble du territoire national afin de donner des moyens supplémentaires à l'Agence de financement des infrastructures de transport. Il s'agit également de prendre en compte fiscalement les externalités négatives de la route, et de permettre, par le financement de l'AFITF, un rééquilibrage en faveur du rail.

Le **chapitre IV** de la proposition de loi traite de l'organisation du système ferroviaire.

L'article 12 prévoit la suppression de l'établissement public Réseau Ferré de France, et par conséquent ouvre la voie à un gestionnaire d'infrastructure unifié au sein de la Société nationale des chemins de fer.

Il indique également qu'afin de contribuer à mettre en œuvre une politique multimodale et complémentaire des transports privilégiant le service public ferroviaire, seul l'État dispose de la compétence pour le développement du réseau ferré national et la définition du niveau des péages ; les conseils régionaux, pour leur part, assurent la coordination des autorités organisatrices de transport sur leur territoire.

Il s'agit ainsi de redonner à l'État son rôle central sur les questions « régaliennes » du système ferroviaire compétent pour :

- le développement du réseau ferré national par la création d'infrastructures nouvelles et la régénération de celles existantes dans le cadre d'une politique multimodale et en concertation avec les régions concernées.
- la détermination du niveau des péages (instruction et décision), en accord avec le gestionnaire d'infrastructure et l'Association des régions de France (ARF). En cas de blocage, il pourrait être fait appel à l'arbitrage de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

L'État mettra également en place et contrôlera le dispositif de répartition des capacités en concertation avec le gestionnaire d'infrastructures, les autorités organisatrices de Transports et les opérateurs.

Nous proposons également d'unifier le gestionnaire au sein de la SNCF. Les personnels de RFF concernés par cette opération pourraient faire le choix de bénéficier du statut SNCF.

L'article 13 indique le Conseil d'administration de la SNCF est composé majoritairement de représentants des salariés, des usagers et des élus. Il s'agit de prendre en compte la vision décentralisée du service de transport et de permettre à la fois aux salariés, mais également aux usagers et aux élus, d'avoir une voix prépondérante, pour que la politique de transport ne soit pas guidée par des impératifs d'austérité budgétaire.

Enfin l'**article 14** présente le gage financier.

PROPOSITION DE LOI

CHAPITRE I^{ER} Principes généraux

Article 1^{er}

- ① Le système de transports intérieurs concourt à l'unité et à la solidarité nationale, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire.
- ② La maîtrise de ce système de transports intérieurs est assurée par la puissance publique.
- ③ Le réseau ferroviaire est propriété de la Nation.

Article 2

Les autorités organisatrices des transports doivent incorporer dans les contrats qu'elles passent avec les opérateurs des critères sociaux et environnementaux de qualité de services, afin d'élever la fiabilité et la prévisibilité des services et par conséquent de permettre une meilleure continuité du service public. Elles incorporent également des critères visant à un renforcement de la présence humaine au sein des gares et des transports.

Article 3

La tarification de l'offre de transport est basée sur un prix au kilomètre correspondant au coût moyen national de production. Il est indexé chaque année sur l'inflation ferroviaire. Des tarifications sociales sont décidées et mises en place par les autorités organisatrices. L'État veille à leur harmonisation et aux compensations financières correspondantes.

CHAPITRE II

Intermodalité et complémentarité pour le transport de marchandises

Article 4

- ① Après le deuxième alinéa de l'article L. 3221-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « - des charges d'entretien des infrastructures et des coûts externes ; ».

Article 5

La première phrase du cinquième alinéa du II. de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement est ainsi rédigée : « Afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire par wagons isolés, ce système de production est déclaré d'intérêt général. »

CHAPITRE III

Financements

Article 6

L'État s'engage à la reprise de la dette de Réseau Ferré de France et de la Société nationale des chemins de fer et à établir un projet pluriannuel de financements des infrastructures ferroviaires dans le cadre d'une politique de transport multimodal.

Article 7

Il ne peut être recouru aux contrats de partenariat pour le financement, la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires pour les infrastructures de transports terrestres.

Article 8

- ① Après l'article L. 221-27 du code monétaire et financier, il est inséré une section 4 *bis* ainsi rédigée :

« SECTION 4 BIS

②
③ « *Livret de financement des infrastructures de transport*

- ④ « *Art. L. 221-28.* – Le livret de financement des infrastructures de transport peut être proposé par tout établissement de crédit habilité à recevoir des fonds à vue et qui s’engage à cet effet par convention avec l’État.
- ⑤ « *Art. L. 221-28-1.* – L’établissement de crédit mentionné à l’article L. 518-25-1 ouvre un livret de financement des infrastructures de transport à toute personne mentionnée à l’article L. 221-28-2 qui en fait la demande.
- ⑥ « *Art. L. 221-28-2.* – Une quote-part du total des dépôts collectés au titre du livret des infrastructures de transport est centralisée par la Caisse des dépôts et consignations dans le fonds prévu à l’article L. 221-28-6.
- ⑦ « Le taux de centralisation des dépôts collectés au titre du livret de financement des infrastructures de transport est fixé de manière à ce que les ressources centralisées sur ce livret dans le fonds prévu à l’article L. 221-28-6 soient au moins égales au montant des prêts consentis au bénéfice des projets d’investissement d’infrastructures de transport par la Caisse des dépôts et consignations au titre de ce même fonds, affecté d’un coefficient multiplicateur égal à 1,25.
- ⑧ « Un décret en Conseil d’État pris après avis de la commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations précise les conditions de mise en œuvre des deux premiers alinéas.
- ⑨ « Les ressources collectées par les établissements distribuant le livret de financement des infrastructures de transport en application des alinéas précédents sont employées par ces établissements au financement des projets d’investissements en infrastructures de transport et des investissements réalisés par les collectivités territoriales pour améliorer les performances des réseaux de transport. Les dépôts dont l’utilisation ne satisfait pas à cette condition sont centralisés à la Caisse des dépôts et consignations.
- ⑩ « Les établissements distribuant le livret de financement des infrastructures de transport rendent public annuellement un rapport présentant l’emploi des ressources collectées au titre de ce livret et non centralisées.
- ⑪ « II. – Les sommes centralisées en application de l’article L. 221-28-4 ainsi que, le cas échéant, le produit des titres de créances mentionnés au II du présent article sont employées en priorité au financement des projets d’investissements en infrastructures de transport et aux investissements.

Article 9

- ① I. – Les sociétés suivantes sont nationalisées :
- ② - A'LIÉNOR ;
- ③ - ADELAC ;
- ④ - ARCOUR ;
- ⑤ - Autoroute de liaison Calvados-ORNE (ALICORNE) ;
- ⑥ - Autoroute de liaison Seine-Sarthe (Alis) ;
- ⑦ - Autoroutes du Sud de la France (ASF) ;
- ⑧ - Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) ;
- ⑨ - Compagnie Eiffage du viaduc de Millau (CEVM) ;
- ⑩ - Compagnie industrielle et financière des autoroutes (Cofiroute) ;
- ⑪ - Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef) ;
- ⑫ - Société des autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota) ;
- ⑬ - Société marseillaise du tunnel Prado Carénage (SMTPC).

Article 10

- ① I. – L'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :
- ② « 3° Et dans une région, compétente pour l'organisation des transports régionaux de voyageurs. »
- ③ II. – L'article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :
- ④ « Le versement est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public ou du conseil régional. »
- ⑤ III. – L'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional (hors Île-de-France), dans la limite de 0,30 % dans un territoire situé hors périmètre de transport urbain. »
- ⑦ IV. – L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes, aux conseils régionaux ou établissements publics territorialement compétents

qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant. »

Article 11

Au 1. du I. de l'article 285 *septies* du code des douanes, les mots « Dans la région Alsace, » sont supprimés.

CHAPITRE IV Gouvernance

Article 12

- ① I. – La loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire est abrogée.
- ② II. – Afin de contribuer à mettre en œuvre une politique multimodale et complémentaire des transports privilégiant le service public ferroviaire, seul l'État est compétent pour le développement du réseau ferré national et la définition du niveau des péages. Les conseils régionaux assurent la coordination des autorités organisatrices de transport sur leur territoire de compétence.

Article 13

- ① L'article L2141-6 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « Le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français est composé :
- ③ « 1° De représentants de l'État ;
- ④ « 2° De représentants des collectivités territoriales, autorités organisatrices des transports ;
- ⑤ « 3° De membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers, et nommés par décret ;
- ⑥ « 4° De membres élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200, dont un représentant des cadres.
- ⑦ « La représentation des salariés, des usagers et des élus doit être majoritaire au sein du conseil d'administration. »

Article 15

Les conséquences financières qui pourraient résulter de l'application de la présente loi pour l'État sont compensées à due concurrence par le relèvement du taux de l'impôt sur les sociétés.