

N° 123
S É N A T

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

14 juin 2018

PROJET DE LOI

pour un nouveau pacte ferroviaire

(Texte définitif)

Le Sénat a adopté, dans les conditions prévues à l'article 45 (alinéas 2 et 3) de la Constitution, le projet de loi dont la teneur suit :

Voir les numéros :

Assemblée nationale (15^e législ.) : 1^{re} lecture : **764, 851, 842** et T.A. **111, 1023**. C.M.P. : **1049** et T.A. **124**.

Sénat : 1^{re} lecture : **435, 494, 495** et T.A. **113** (2017-2018).
C.M.P. : **560** et **561** (2017-2018).

Article 1^{er}

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

1° Le premier alinéa de l'article L. 2101-1 est remplacé par dix alinéas ainsi rédigés :

« La société nationale à capitaux publics SNCF et ses filiales constituent un groupe public unifié qui remplit des missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité et exerce des activités de logistique et de transport ferroviaire de marchandises, dans un objectif de développement durable, de lutte contre le réchauffement climatique, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale. La société nationale SNCF peut également exercer, directement ou à travers ses filiales, d'autres activités prévues par ses statuts.

« Le capital de la société nationale SNCF est intégralement détenu par l'État. Ce capital est incessible.

« La société nationale SNCF est soumise aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes.

« La société nationale SNCF détient l'intégralité du capital de la société SNCF Réseau mentionnée à l'article L. 2111-9 et de la société SNCF Mobilités mentionnée à l'article L. 2141-1. Le capital de ces deux sociétés est incessible.

« Sous réserve des dispositions prévues par la loi, la société nationale SNCF définit l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer ses missions.

« Au sein du système de transport ferroviaire national mentionné à l'article L. 2100-1, le groupe public est notamment chargé :

« 1° D'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux

principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France ;

« 2° D'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national ;

« 3° D'exercer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire ;

« 4° D'assurer des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux. » ;

2° Après le mot : « applicable », la fin de la première phrase du second alinéa du même article L. 2101-1 est ainsi rédigée : « à la société nationale SNCF et à ses filiales. » ;

3° L'article L. 2101-2 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2101-2. – I. – La société nationale SNCF et les sociétés relevant des activités exercées au 31 décembre 2019 par le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 dans sa rédaction antérieure à la loi n° du pour un nouveau pacte ferroviaire emploient des salariés régis par un statut particulier élaboré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État et des salariés sous le régime des conventions collectives.*

« *II. – Sans discrimination liée à leur statut d'emploi ou à leur origine professionnelle, les salariés des sociétés relevant du champ mentionné au I peuvent occuper tout emploi ouvert sur ce périmètre, avec continuité de leur contrat de travail. » ;*

4° Après le même article L. 2101-2, il est inséré un article L. 2101-2-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2101-2-1. – La création de filiales par la société nationale SNCF ou ses filiales dans le champ du I de l'article L. 2101-2 ne porte pas atteinte à l'application du statut*

mentionné au même article L. 2101-2 aux salariés précédemment régis par celui-ci.

« Cette création ne porte pas davantage atteinte, pour l'ensemble des salariés compris dans le champ du I dudit article L. 2101-2, au maintien des conventions et accords collectifs qui leur étaient applicables ainsi que des dispositions réglementaires propres au groupe public et des dispositions propres à toute société du groupe public unifié mentionné à l'article L. 2101-1 ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés dans les conditions prévues aux articles L. 2261-14, L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du code du travail. » ;

5° L'article L. 2111-9 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« La société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale : » ;

b) Le 5° est ainsi rédigé :

« 5° La gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ; »

c) Après le même 5°, sont insérés cinq alinéas ainsi rédigés :

« 6° La gestion et la mise en valeur d'installations de service ;

« 7° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la

mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;

« 8° Des missions répondant aux besoins de la défense dans le cadre de la stratégie de sécurité nationale.

« La société SNCF Réseau est soumise aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes.

« À l'exception de la couverture de leurs besoins propres, la société SNCF Réseau et ses filiales ne peuvent assurer d'activités de transport ferroviaire. » ;

6° Après l'article L. 2111-9, sont insérés des articles L. 2111-9-1 à L. 2111-9-3 ainsi rédigés :

« *Art. L. 2111-9-1.* – La filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 a pour mission d'assurer, conformément aux principes du service public, la gestion unifiée des gares de voyageurs. À ce titre, elle est notamment chargée :

« 1° D'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares mentionnés à l'article L. 2123-1 ;

« 2° De favoriser la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs ainsi que leur coopération, conformément à l'article L. 1211-3 ;

« 3° De contribuer au développement équilibré des territoires, notamment en veillant à la cohérence de ses décisions d'investissement avec les politiques locales en matière d'urbanisme et en assurant une péréquation adaptée des ressources et des charges entre les gares qu'elle gère.

« Elle est soumise aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes.

« *Art. L. 2111-9-2.* – Les redevances perçues pour la fourniture aux entreprises de transport ferroviaire de services en gare incitent le gestionnaire des gares à améliorer ses

performances. Elles peuvent être établies sur une période pluriannuelle ne pouvant pas excéder cinq ans.

« *Art. L. 2111-9-3.* – La gestion des grandes gares ou ensembles pertinents de gares de voyageurs est suivie par un comité de concertation. Ce comité est notamment composé de représentants du gestionnaire des gares, des autorités organisatrices de transport concernées, des autorités organisatrices de la mobilité et des autres collectivités territoriales concernées, des entreprises de transport ferroviaire et des usagers. Il est notamment consulté sur les projets d'investissement dans et autour de la gare, les services en gare, la coordination des offres et la multimodalité, l'information des voyageurs, la qualité de service et, de façon générale, sur toute question relative aux prestations rendues dans la gare.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret. » ;

7° Après l'article L. 2111-10, il est inséré un article L. 2111-10-1 A ainsi rédigé :

« *Art. L. 2111-10-1 A.* – La filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 conclut avec l'État un contrat pluriannuel. Ce contrat détermine en particulier les objectifs assignés au gestionnaire de gares en matière de qualité de service, de trajectoire financière, d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de sécurité, de rénovation et de propreté des gares et de développement équilibré des territoires.

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

« Le projet de contrat et les projets d'actualisation ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont transmis au Parlement.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret. » ;

8° L'article L. 2141-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2141-1. – La société SNCF Mobilités exploite, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et exerce d'autres activités prévues par ses statuts.

« Elle exploite, dans ce cadre, les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national, sous réserve du second alinéa du II de l'article 8 de la loi n° du pour un nouveau pacte ferroviaire.

« La société SNCF Mobilités est soumise aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes. » ;

9° L'article L. 2101-5 est ainsi modifié :

a) Les I et II sont ainsi rédigés :

« I. – Un accord collectif négocié au niveau du comité de groupe mentionné au III peut définir les conditions d'exercice du dialogue social au sein d'un périmètre regroupant tout ou partie des sociétés du groupe public unifié défini à l'article L. 2101-1 qui appliquent la convention collective de branche mentionnée à l'article L. 2162-1 en vue d'un socle de droits communs à l'ensemble de ces sociétés.

« II. – L'accord mentionné au I du présent article peut définir les attributions d'une instance commune dont la composition et les moyens de fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'État. Par dérogation aux articles L. 2312-78 à L. 2312-81 et L. 2316-23 du code du travail, la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles peut être assurée par cette instance. L'accord précité en définit alors les conditions de contrôle et de mutualisation. » ;

b) Après le II, il est inséré un II *bis* ainsi rédigé :

« II *bis*. – À défaut de conclusion de l'accord prévu au I du présent article dans un délai de six mois à compter de la constitution du groupe public unifié défini à l'article L. 2101-1 du présent code, les modalités prévues aux I et II du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État et s'appliquent sur le champ du I de l'article L. 2101-2. » ;

10° L'article L. 2101-6 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2101-6.* – La condition d'audience prévue à l'article L. 2122-1 du code du travail est déterminée, pour l'instance mentionnée au I de l'article L. 2101-5 du présent code, en additionnant les suffrages exprimés dans le périmètre prévu au même article L. 2101-5.

« Les négociations obligatoires prévues par le code du travail se déroulent soit au niveau du périmètre défini au I de l'article L. 2101-5 du présent code pour l'ensemble des sociétés qui le composent, soit au niveau de chacune d'entre elles.

« La répartition des thèmes de négociations en tout ou partie entre les niveaux prévus au deuxième alinéa du présent article, selon que les mesures envisagées concernent une ou plusieurs des sociétés, est fixée par voie d'accord conclu dans les conditions fixées à l'article L. 2232-33 du code du travail au niveau du périmètre défini au I de l'article L. 2101-5 du présent code. À défaut d'accord, cette répartition est effectuée chaque année, en tenant compte de la portée des mesures envisagées pour la ou les sociétés concernées, par décision unilatérale de la direction de la société nationale SNCF après avis de l'instance prévue au même I.

« Les accords collectifs négociés au niveau de l'ensemble des sociétés sont soumis au régime des accords d'entreprise. »

II. – 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 mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports et de la société SNCF Mobilités sont fixés par décret en Conseil d'État. Ils sont par la suite modifiés selon les règles prévues par le code de commerce.

III. – Les I et II du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Les modifications de l'organisation du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, rendues

nécessaires par la mise en œuvre des dispositions prévues au présent article au 1^{er} janvier 2020 ne portent pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels employés à cette date par les établissements publics SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

IV. – À compter du 12 décembre 2020, le deuxième alinéa de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du I du présent article, est ainsi rédigé :

« Elle exploite, dans ce cadre, les services publics de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national. »

V. – À compter du 25 décembre 2023, le deuxième alinéa de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du IV du présent article, est supprimé.

Article 2

I. – L'article L. 2111-10-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2111-10-1. – I. –* La situation financière de SNCF Réseau est appréciée au regard du ratio entre sa dette financière nette et sa marge opérationnelle, défini sur le périmètre social de SNCF Réseau. À partir du 1^{er} janvier 2027, ce ratio ne peut dépasser un plafond fixé dans les statuts de la société SNCF Réseau approuvés avant le 31 décembre 2019.

« À partir du 1^{er} janvier 2027, les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de lui permettre de maîtriser sa dette, dans le respect du plafond, selon les principes suivants :

« 1° Le montant des investissements à la charge de SNCF Réseau ne peut conduire à ce que le ratio prévu au premier alinéa du présent I dépasse le plafond applicable. SNCF Réseau s'assure de ce respect lors de l'élaboration du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 et de ses budgets annuels. En cas d'écart constaté en cours d'exécution du budget annuel, SNCF Réseau

prend toute mesure lui permettant de respecter ce plafond l'année suivante ;

« 2° Pour tout projet d'investissement de renouvellement, de modernisation ou de développement du réseau ferré national réalisé sur demande de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre tiers, SNCF Réseau détermine sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement.

« II. – Pour la période du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2026, les statuts de l'entreprise approuvés avant le 31 décembre 2019 fixent les modalités de convergence afin que le ratio atteigne le plafond mentionné au I le 31 décembre 2026 au plus tard. Tant que le ratio n'a pas atteint le plafond mentionné au même I, les règles de financement des investissements de SNCF Réseau respectent en outre les principes suivants :

« 1° Pour tout projet d'investissement de renouvellement ou de modernisation du réseau ferré national réalisé sur demande de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre tiers, SNCF Réseau détermine sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement ;

« 2° SNCF Réseau ne peut contribuer au financement d'investissements de développement du réseau ferré national.

« III. – La contribution de SNCF Réseau au financement des investissements au sens du présent article s'entend quels que soient le montage juridique et financier retenu et la nature de la contribution de SNCF Réseau, y compris lorsque celle-ci revêt la forme d'une garantie, d'une prise de participation ou d'une avance.

« IV. – Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

« Les modalités d'application du présent article sont définies par décret. »

II. – Le début du deuxième alinéa du I de l'article L. 2111-3 du code des transports est ainsi rédigé : « Les 1° et 2° du II de l'article L. 2111-10-1 ne sont pas applicables à la participation... (*le reste sans changement*). »

Article 3

La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent procéder jusqu'au 31 décembre 2019 à des recrutements de personnels soumis au statut mentionné à l'article L. 2101-2 du code des transports.

Article 4

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

1° Le premier alinéa de l'article L. 2161-1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 » sont remplacés par les mots : « à la société nationale SNCF et aux sociétés relevant du champ mentionné au I de l'article L. 2101-2 » ;

b) La première occurrence des mots : « ou d'une attestation de sécurité délivrés » est remplacée par le mot : « délivré » ;

c) La première occurrence du mot : « et » est supprimée ;

d) Sont ajoutés les mots : « et aux entreprises dont l'activité principale est la maintenance, hors réparation, des matériels ferroviaires roulants ou l'exercice des tâches et des fonctions de sécurité ferroviaire » ;

2° L'article L. 2162-1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 » sont remplacés par les mots : « de la société nationale SNCF et des sociétés relevant du champ mentionné au I de l'article L. 2101-2 » ;

b) La première occurrence des mots : « ou d'une attestation de sécurité délivrés » est remplacée par le mot : « délivré » ;

c) La première occurrence du mot : « et » est supprimée ;

d) Sont ajoutés les mots : « et aux entreprises dont l'activité principale est la maintenance, hors réparation, des matériels ferroviaires roulants ou l'exercice des tâches et des fonctions de sécurité ferroviaire ».

Article 5

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transformation du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports, ainsi que des filiales des entités constituant celui-ci, en un groupe public unifié tel qu'issu de l'article L. 2101-1 du même code dans sa rédaction résultant de la présente loi à compter du 1^{er} janvier 2020, dans le contexte de l'achèvement de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire et dans le respect des engagements de la France dans la lutte contre le réchauffement climatique et à ce titre :

1° Fixer les conditions de création du groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales, en prévoyant notamment :

a) L'attribution aux sociétés SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et, le cas échéant, à leurs filiales, chacune selon son objet, ou le retour à l'État, de tout ou partie des biens, droits et obligations des établissements publics nationaux à caractère industriel et commercial constituant le groupe public ferroviaire au sens de l'article L. 2101-1 du code des transports dans sa rédaction antérieure à la présente loi ;

b) Des mesures d'application aux sociétés mentionnées au *a* du présent 1° de la législation applicable aux établissements publics nationaux à caractère industriel et commercial, ou d'adaptation de cette législation, notamment en matière de protection de l'environnement, d'urbanisme, de maîtrise d'ouvrage et de commande publique ;

c) Les conditions dans lesquelles certaines missions de la société nationale SNCF sont assurées au sein du groupe public ;

d) Les conditions dans lesquelles les contrats de travail se poursuivent pour assurer la mise en œuvre du groupe public et les effets en résultant sur le droit social applicable ;

e) La réunification de la gestion des gares de voyageurs ;

f) Les modalités transitoires de gestion des sociétés composant le groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales jusqu'à l'installation des différents organes prévus par leurs statuts ;

g) Les mesures transitoires ou, le cas échéant, dérogatoires à l'application des dispositions du code de commerce relatives aux sociétés anonymes durant les premiers exercices suivant la date de constitution de la société nationale SNCF et de ses filiales ;

2° Fixer les conditions de fonctionnement du groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales, en prévoyant notamment :

a) Les modalités de sa gouvernance, en veillant à garantir la représentation adaptée des acteurs du système ferroviaire et notamment une représentation des collectivités territoriales concernées, des usagers ainsi que des salariés, dans le respect de l'article 7 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique ;

b) Les garanties propres à assurer l'indépendance de SNCF Réseau, dans le respect des exigences de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en veillant à l'introduction d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur la nomination, le renouvellement et la révocation de son dirigeant afin de garantir son indépendance à l'égard des entreprises exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une filiale, une activité d'entreprise ferroviaire ;

c) Les modalités de contractualisation entre l'État et tout ou partie des entités du groupe public unifié, en veillant à prendre en compte, en particulier, les objectifs assignés à la gestion de l'infrastructure ;

3° Déterminer le régime des biens dont le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports dans sa rédaction antérieure à la présente loi est propriétaire ou affectataire, dans le respect du caractère public des biens affectés à des missions de service public ;

4° Fixer 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.

Article 6

L'article L. 2111-25 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Le calcul des redevances d'infrastructure mentionnées au 1° de l'article L. 2111-24 tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; il tient également compte de la nécessité de tenir les engagements de desserte par des trains à grande vitesse pris par l'État dans le cadre de la construction des lignes à grande vitesse et de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire ; enfin, il tient compte, lorsque le marché s'y prête, et sur le segment de marché considéré, de la soutenabilité des redevances et de la valeur économique, pour l'attributaire de la capacité d'infrastructure, de l'utilisation du réseau ferré national et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise. Les principes et montants des redevances peuvent être fixés de façon pluriannuelle, sur une période ne pouvant excéder cinq ans. » ;

2° Après le même premier alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« En vue d'assurer les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, le niveau des redevances ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure sur certains segments de marché par des opérateurs qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire sur ces segments, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

« Pour les services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, la soutenabilité des redevances est évaluée selon des modalités permettant de prendre en compte les spécificités de tels services, en particulier l'existence d'une contribution financière des autorités organisatrices à leur exploitation, en vue d'assurer, le cas échéant, que les majorations

sont définies sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires. »

Article 7

Après le mot : « saturées », la fin du dernier alinéa de l'article L. 2122-4-1 du code des transports est ainsi rédigée : « , en particulier celles dont bénéficient les services assurant des dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire, ainsi que les modalités de prise en compte des besoins de capacités des services de fret ferroviaire dans le cadre du processus de répartition des capacités de l'infrastructure. »

Article 8

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

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

« *Art. L. 2121-12.* – Les entreprises ferroviaires peuvent assurer des services de transport ferroviaire dans les conditions prévues au présent article et aux articles L. 2122-9 et L. 2133-1.

« Lorsqu'un candidat, au sens de l'article L. 2122-11, a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un nouveau service de transport de voyageurs, il le notifie aux gestionnaires d'infrastructure concernés et à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans des conditions fixées par voie réglementaire. L'autorité publie sans délai cette notification. » ;

2° Le I de l'article L. 2122-9 est ainsi modifié :

a) Les mots : « autorisées à exploiter des services de transport » sont supprimés et les mots : « sans discrimination » sont remplacés par les mots : « non discriminatoires » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'exercice de ce droit d'accès peut être limité ou interdit, dans les conditions définies à l'article L. 2133-1. » ;

3° L'article L. 2133-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2133-1.* – Sur saisine de l'autorité ou de l'une des autorités organisatrices ayant attribué le ou les contrats de service public, de l'entreprise chargée de l'exécution de ce ou de ces contrats de service public, de l'État ou du gestionnaire d'infrastructure, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut limiter ou interdire l'exercice du droit d'accès mentionné au I de l'article L. 2122-9 aux nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est saisie dans un délai d'un mois à compter de la publication de la notification mentionnée à l'article L. 2121-12. Elle rend sa décision dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction, sur la base d'une analyse économique objective et de critères préétablis, et notifie cette décision au demandeur. Lorsqu'elle décide que le service de transport de voyageurs envisagé est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public, elle indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès au réseau ferroviaire soient remplies.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières précise les conditions dans lesquelles l'autorité organisatrice qui a attribué le ou les contrats de service public, l'entreprise ferroviaire qui exécute ce ou ces contrats de service public, l'État, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ayant déclaré son intention d'assurer le service faisant l'objet de la décision peuvent demander le réexamen de ladite décision dans un délai d'un mois après sa notification.

« La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est susceptible de recours devant le Conseil d'État. » ;

4° Le 8° de l'article L. 1263-2 est ainsi rédigé :

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

5° Après le mot : « réserve », la fin du 1° de l'article L. 2141-1 est ainsi rédigée : « du second alinéa du II de l'article 8 de la loi n° du pour un nouveau pacte ferroviaire ; ».

II. – Le présent article s'applique à compter du 1^{er} janvier 2019 en tant qu'il concerne les demandes d'accès au réseau ferroviaire pour les services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs en vue de leur exploitation à compter du 12 décembre 2020.

Les articles L. 1263-2, L. 2121-12 et L. 2133-1 du code des transports, dans leur rédaction antérieure à la présente loi, continuent à s'appliquer aux services de transport ferroviaire de personnes mentionnés à l'article L. 2121-12 dans sa rédaction antérieure à la présente loi et effectués jusqu'au 11 décembre 2020.

Article 9

Le livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2100-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il effectue un suivi des aspects économiques du système de transport ferroviaire, notamment de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire. » ;

b) Le quatrième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut rendre des avis ou adresser des recommandations au ministre chargé des transports à son initiative ou sur saisine de celui-ci. » ;

c) Le cinquième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut demander des travaux de recherche et des études socio-économiques relevant de son domaine de compétence aux organismes placés sous la tutelle des ministres chargés des transports, de l'environnement et de l'aménagement du territoire. » ;

2° L'article L. 2133-1-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit chaque année un état des lieux de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire. »

Article 10

L'article L. 2100-4 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Des représentants de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et du ministre chargé des transports peuvent participer, en qualité d'observateurs, aux réunions du comité des opérateurs du réseau. » ;

2° Le troisième alinéa est ainsi modifié :

a) À la première phrase, après les mots : « du réseau », sont insérés les mots : « contribue à la réalisation des objectifs énoncés à l'article L. 2100-2. Il » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Il peut être saisi par le ministre chargé des transports de toute demande d'avis ou d'étude technique en rapport avec la réalisation des objectifs énoncés à l'article L. 2100-2. » ;

3° La première phrase du quatrième alinéa est ainsi modifiée :

a) Après les mots : « et les », il est inséré le mot : « autres » ;

b) Sont ajoutés les mots : « , ainsi que la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 2100-2 ».

Article 11

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, dans sa rédaction résultant de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Article 12

La section 3 du chapitre I^{er} du titre IV du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1241-7-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1241-7-1. – I. –* Pour les services de transport ferroviaire de voyageurs mentionnés à l'article L. 1241-1 créés entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, le Syndicat des transports d'Île-de-France peut, par dérogation à l'article L. 2141-1 :

« 1° Fournir lui-même ces services ou attribuer des contrats de service public relatifs à ces services dans les conditions prévues au 2 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de 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° Attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence.

« Toute convention conclue entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023 en

application de l'article L. 2141-1 se poursuit jusqu'au terme qu'elle a fixé, sa durée ne pouvant excéder dix ans.

« II. – L'exécution des services de transport ferroviaire de voyageurs mentionnés à l'article L. 1241-1 créés avant le 3 décembre 2019 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date.

« Elle se termine :

« 1° Pour les services de transport ferroviaire qui ne font pas partie du réseau express régional, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, comprise entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2032 ;

« 2° Pour les services de transport ferroviaire qui font partie du réseau express régional, à l'exception des services de transport ferroviaire empruntant pour une partie de leur parcours les mêmes lignes que les services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, comprise entre le 1^{er} janvier 2033 et la date mentionnée au même 3° ;

« 3° Par dérogation au 2° du présent II, pour les services mentionnés au même 2° opérés sur des lignes dont l'infrastructure a fait l'objet d'une extension mise en service à compter du 1^{er} janvier 2018, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, comprise entre le 1^{er} janvier 2025 et la date mentionnée au 3° du II de l'article L. 1241-6 ;

« 4° Pour les services de transport ferroviaire qui font partie du réseau express régional empruntant pour une partie de leur parcours les mêmes lignes que les services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6, à la date mentionnée au même 3°.

« III. – L'application des dispositions prévues aux I et II du présent article relatives aux conditions de poursuite et d'extinction des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d'aucune indemnité.

« Sauf stipulation contraire prévue par la convention, dans l'hypothèse où le Syndicat des transports d'Île-de-France souhaite en remettre en cause soit la durée, soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention. »

Article 13

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

1° L'article L. 2121-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-1.* – L'État est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national et les services de transport routier effectués, le cas échéant, en substitution de ces services ferroviaires. » ;

2° Après l'article L. 2121-1, il est inséré un article L. 2121-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-1-1.* – Pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire et préserver des dessertes directes sans correspondance, l'État conclut des contrats de service public pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes pouvant inclure des services à grande vitesse. Les services faisant l'objet du contrat peuvent comprendre des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas leurs coûts. » ;

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

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« La région est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional. À ce titre, elle est chargée de l'organisation : » ;

b) Le 1° est ainsi rédigé :

« 1° Des services publics de transport ferroviaire de voyageurs exécutés dans son ressort territorial ou desservant son territoire ; »

4° Après l'article L. 2121-4-1, il est inséré un article L. 2121-4-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-4-2.* – Lorsqu'une région conclut un contrat de service public avec une entreprise offrant un service de voyageurs librement organisé pour qu'elle adapte les conditions d'exploitation du service dans son territoire ou qu'elle autorise la montée à bord de voyageurs régionaux, elle peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières pour avis sur le contrat de service public. Cet avis a pour objet de vérifier que les conditions financières du contrat correspondent bien au coût imputable aux modifications de services demandées par la région ou aux voyageurs additionnels montant à bord. »

II. – À partir du 25 décembre 2023, à la première phrase de l'article L. 2121-4-2 du code des transports, après la première occurrence du mot : « public », sont insérés les mots : « dans les conditions prévues à l'article L. 2121-15 ».

Article 14

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie, il est inséré un chapitre I^{er} *bis* ainsi rédigé :

« *CHAPITRE I^{ER} BIS*

« *Règles applicables aux contrats de service public
de transport ferroviaire de voyageurs*

« *Art. L. 2121-14.* – Le présent chapitre est applicable aux contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de voyageurs attribués par les autorités organisatrices mentionnées au chapitre I^{er} du présent titre.

« Section 1

« **Passation et exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs**

« *Art. L. 2121-15.* – Les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs sont attribués après publicité et mise en concurrence, sous réserve des possibilités d’attribution directe prévues à l’article L. 2121-17.

« *Art. L. 2121-16.* – L’autorité organisatrice de transport communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d’un contrat de service public les informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d’une procédure de mise en concurrence. Un décret en Conseil d’État, pris après avis de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, détermine les catégories d’informations concernées et les conditions dans lesquelles des informations couvertes par le secret des affaires peuvent, si cela est strictement nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, être communiquées, de façon à en protéger la confidentialité.

« *Art. L. 2121-17.* – I. – Par dérogation à l’article L. 2121-15, l’autorité organisatrice peut attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs dans les conditions prévues aux 2, 4, 4 *ter* et 5 de l’article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de 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.

« Toute personne à qui la décision est susceptible de faire grief peut demander à l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d’évaluer, préalablement à l’attribution du contrat, la décision motivée prise par l’autorité organisatrice d’attribuer un contrat de service public en application du 4 *ter* de l’article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité. Cette évaluation donne lieu à un avis de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« II. – Par dérogation à l'article L. 2121-15, l'autorité organisatrice peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières rendu dans les conditions fixées au III du présent article, attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs dans les conditions prévues aux 3 *bis* et 4 *bis* de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité.

« III. – L'autorité organisatrice de transport saisit l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de son projet de décision motivée d'attribuer directement un contrat de service public dans les conditions prévues au 3 *bis* ou au 4 *bis* précités. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis sur ce projet dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine.

« IV. – Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« *Section 2*

« ***Transmission aux autorités organisatrices
des informations relatives aux services
faisant l'objet d'un contrat de service public***

« *Art. L. 2121-19.* – Les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service transmettent à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information relative à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret des affaires. Les entreprises, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service indiquent quelles informations ils estiment relever du secret des affaires.

« L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services de l'autorité organisatrice

responsables de la passation et du suivi de l'exécution du contrat de service public ou n'ayant pas été chargée par l'autorité organisatrice d'exercer ces missions en tant que prestataire, des informations transmises en application du premier alinéa du présent article relevant du secret des affaires, à l'exception de la communication des informations effectuée en application de l'article L. 2121-16 du présent code.

« L'autorité organisatrice établit un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires, qui définit des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel et par toute personne travaillant pour son compte de l'interdiction de divulgation de ces informations.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, détermine les conditions d'application du présent article. Il établit notamment une liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa du présent article, ainsi que les délais dans lesquels ces informations sont transmises. » ;

2° Le titre VI du livre II de la première partie est ainsi modifié :

a) Après le 8° de l'article L. 1263-2, il est inséré un 9° ainsi rédigé :

« 9° Aux règles relatives à la communication d'informations aux autorités organisatrices de transport ou aux entreprises ferroviaires prévues aux articles L. 2121-16 et L. 2121-19. » ;

b) L'article L. 1264-7 est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° Le manquement aux obligations de transmission d'informations aux autorités organisatrices prévues à l'article L. 2121-19 du présent code. »

II. – Le présent article s'applique aux contrats de service public en cours d'exécution au lendemain de la publication de la présente loi. Toutefois, sous réserve des dispositions relatives aux modalités d'exécution des services ferroviaires mentionnés à

l'article L. 1241-1 du code des transports attribués à SNCF Mobilités, les articles L. 2121-15 et L. 2121-17 du même code, dans leur rédaction résultant du présent article, entrent en vigueur le 25 décembre 2023.

Article 15

La section 1 du chapitre I^{er} *bis* du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 14 de la présente loi, est complétée par un article L. 2121-18 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-18.* – L'exécution du service de transport ferroviaire de voyageurs prévu dans un contrat de service public est assurée par une entreprise titulaire des autorisations délivrées en application de l'article L. 2221-1 et dont l'activité principale est le transport ferroviaire. »

Article 16

I. – Le chapitre I^{er} *bis* du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, tel qu'il résulte des articles 14 et 15 de la présente loi, est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs

« *Art. L. 2121-20.* – Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs ou sur des activités participant à sa réalisation, les contrats de travail en cours depuis au moins six mois des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur, dans les conditions définies aux articles L. 2121-21 à L. 2121-24. Le cas échéant, il en est de même des contrats de travail des salariés du cédant défini à l'article L. 2121-21 assurant des activités de gestion ou d'exploitation des gares de voyageurs à l'occasion de leur

intégration dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

« La condition de durée minimale des contrats de travail mentionnée au premier alinéa du présent article ne s'applique que pour le premier changement d'attributaire.

« La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert des garanties prévues aux articles L. 2121-25 à L. 2121-27 ainsi que du maintien de l'application à ces salariés des dispositions de la convention collective mentionnée à l'article L. 2162-1.

« Le présent article s'applique également lorsque l'autorité organisatrice décide :

« 1° De fournir elle-même un service public de transport ferroviaire portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs ou d'en attribuer l'exécution à une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services ;

« 2° D'attribuer directement à un opérateur un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs.

« *Art. L. 2121-21.* – Un décret en Conseil d'État, pris après consultation des autorités organisatrices, des représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales représentatives au niveau de la convention collective de la branche ferroviaire, détermine :

« 1° Les informations transmises aux salariés et à leurs représentants par leur employeur, désigné "cédant", et, le cas échéant, par le nouvel attributaire, désigné "cessionnaire", durant les différentes phases d'attribution du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire ;

« 2° Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1° sont transmises ;

« 3° Les modalités d'accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés mentionnés à l'article L. 2121-20 ;

« 4° Les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices intègrent des clauses sociales dans les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

« *Art. L. 2121-22.* – Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé d'un commun accord par le cédant et l'autorité organisatrice au jour de la publication de l'avis d'appel à la concurrence pour l'attribution du contrat ou de la décision manifestant l'intention de l'autorité d'attribuer directement le contrat ou de fournir elle-même le service. Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédant dans les conditions prévues à l'article L. 2121-19 dans un délai de six mois à compter de la notification au Journal officiel de l'Union européenne du lancement de la procédure de mise en concurrence ou de l'attribution directe du contrat. Il est calculé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé, par catégorie d'emplois, des salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné, à l'exception des missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1-1 et des services d'exploitation des installations d'entretien affectées à des opérations de maintenance lourde, selon des modalités d'application précisées par décret en Conseil d'État.

« En cas de différend entre l'autorité organisatrice de transport et le cédant, l'une ou l'autre partie peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans les conditions fixées aux articles L. 1263-1 et L. 1263-2. La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'impose aux parties.

« *Art. L. 2121-23.* – Un accord de branche étendu ou, à défaut, un décret en Conseil d'État fixe :

« 1° Les modalités et critères de désignation des salariés mentionnés à l'article L. 2121-20, par catégorie d'emplois. Ces critères comprennent notamment le taux d'affectation du salarié

au service concerné, le lieu d'affectation, le domicile et l'ancienneté dans le poste ;

« 2° Les conditions dans lesquelles il est fait appel prioritairement au volontariat, parmi les salariés affectés au service concerné ou ceux concourant à l'exploitation d'un autre service attribué par la même autorité organisatrice possédant les qualifications professionnelles requises ;

« 3° Les modalités et les délais selon lesquels le cédant établit et communique la liste des salariés dont le contrat est susceptible d'être transféré ;

« 4° Les modalités et les délais suivant lesquels le cédant informe individuellement lesdits salariés de l'existence et des conditions du transfert de leur contrat de travail.

« *Art. L. 2121-24. – I. –* Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard douze mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire. Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.

« II. – Le salarié dont le contrat de travail doit être transféré peut faire connaître son refus par écrit à son employeur dans un délai de deux mois. À défaut de réponse dans ce délai, le salarié est réputé avoir accepté le transfert de son contrat de travail.

« III. – Le refus du salarié mentionné au I, dont le taux moyen d'affectation au service concerné sur les douze derniers mois est supérieur à 50 %, constitue le motif de la rupture de son contrat de travail, qui est prononcée par le cessionnaire et prend effet à la date effective du changement d'attributaire. Le cessionnaire notifie au salarié la rupture de son contrat de travail et son motif par tout moyen conférant date certaine dans un délai d'un mois à compter de la date effective du changement d'attributaire. Le salarié a droit à une indemnité versée par le cessionnaire dont le taux et les modalités de calcul sont déterminés par décret en Conseil d'État. Les articles L. 1234-19 et L. 1234-20 du code du travail s'appliquent.

« IV. – Lorsque le salarié mentionné au I dont le taux moyen d'affectation au service concerné sur les douze derniers mois est inférieur à 50 % refuse le transfert de son contrat de travail, le cédant lui présente dans un délai d'un mois à compter de son refus une offre d'emploi disponible situé dans la même région ou, à défaut, situé sur le territoire national dans l'entreprise, relevant de la même catégorie que celui qu'il occupe ou sur un emploi équivalent, par tout moyen conférant date certaine. Le salarié peut faire connaître son refus par écrit au cédant dans un délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'offre lui a été présentée. L'absence de réponse au cédant dans ce délai vaut acceptation de l'offre proposée. Le refus du salarié constitue le motif de la rupture de son contrat de travail, qui est prononcée par le cédant et prend effet à la date effective du changement d'attributaire. Le cédant notifie au salarié la rupture de son contrat de travail et son motif par tout moyen conférant date certaine dans un délai d'un mois à compter de la date effective du changement d'attributaire. Le salarié a droit à une indemnité versée par le cédant dont le taux et les modalités de calcul sont déterminés par décret en Conseil d'État. Les articles L. 1234-19 et L. 1234-20 du code du travail s'appliquent.

« V. – La rupture du contrat de travail des salariés est en outre soumise aux règles procédurales spécifiques prévues à la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre IV de la deuxième partie du code du travail.

« VI. – Lorsque le transfert du contrat de travail entraîne pour le salarié mentionné au I le déplacement de son lieu principal d'affectation dans une autre région, celui-ci peut refuser le transfert. Par dérogation au II, il est tenu d'informer son employeur de son refus dans un délai d'un mois. À défaut, il est réputé avoir accepté le transfert. Le refus du salarié n'emporte aucune conséquence sur la poursuite de son contrat de travail par dérogation aux III et IV.

« VII. – Le cédant est tenu d'informer sans délai le cessionnaire, par tout moyen conférant date certaine, de la décision des salariés mentionnés au I.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

« *Art. L. 2121-25.* – Le changement d'attributaire du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service public de transport ferroviaire de voyageurs entraîne, à l'égard des salariés mentionnés à l'article L. 2121-20, le maintien des conventions et accords collectifs qui leur sont applicables, ainsi que des dispositions réglementaires propres au groupe mentionné à l'article L. 2101-1 du présent code, à l'exception du statut et des dispositions prises pour son application, ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues aux articles L. 2261-14, L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du code du travail.

« *Art. L. 2121-26.* – I. – Les salariés employés par le groupe public mentionné à l'article L. 2101-1 dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel attributaire bénéficient des garanties suivantes :

« 1° Le niveau de leur rémunération ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments de rémunération, comprenant la rémunération fixe, les primes, indemnités, allocations et gratifications, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d'employeur, hors éléments exceptionnels. Ce montant correspond au montant net de cotisations salariales. Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent 1° ;

« 2° Le régime prévu à l'article L. 2121-25 est applicable aux dispositions du statut mentionné à l'article L. 2101-2 relatives à la rémunération et aux conditions de classement en position ainsi qu'aux dispositions à caractère réglementaire et aux usages propres au groupe mentionné à l'article L. 2101-1 ayant le même objet ;

« 3° Les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 avant d'être transféré dans les conditions mentionnées aux articles L. 2121-20 à L. 2121-24 peuvent opter pour l'application dudit statut en cas de

réembauche sur un poste vacant au sein de la société nationale SNCF ou ses filiales dans le champ du I de l'article L. 2101-2 entre la troisième et la huitième année qui suit la première attribution du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs après mise en concurrence. Les conditions d'application du présent 3° sont fixées par décret en Conseil d'État ;

« 4° Si l'attributaire du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs rencontre des difficultés d'exploitation susceptibles de rendre impossible la continuité de l'exécution du contrat de service public, l'autorité organisatrice est tenue, en cas de réattribution du contrat de service public, de veiller à ce que les contrats de travail des salariés ayant fait l'objet d'un transfert en application de l'article L. 2121-20 se poursuivent avec le nouveau titulaire du contrat dans les conditions prévues aux articles L. 2121-25 à L. 2121-27. À défaut de réattribution du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, les contrats de travail se poursuivent auprès de l'autorité organisatrice dans les mêmes conditions.

« II. – Les salariés qui ne sont pas mentionnés au I du présent article bénéficient des garanties prévues à l'article L. 2261-13 du code du travail.

« *Art. L. 2121-27.* – Un accord de branche précise 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. »

II. – L'accord de branche mentionné à l'article L. 2121-23 du code des transports dans sa rédaction résultant du présent article est conclu dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi. À défaut d'accord conclu dans ce délai, les dispositions prévues par le même article L. 2121-23 sont fixées par décret en Conseil d'État dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi.

III. – L'accord de branche mentionné à l'article L. 2121-27 du code des transports dans sa rédaction résultant du présent

article est conclu au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la présente loi.

Article 17

La section 7 du chapitre II du titre préliminaire du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complétée par un article L. 2102-22 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2102-22.* – En cas de changement d’employeur, les salariés précédemment employés par le groupe mentionné à l’article L. 2101-1 et régis par le statut mentionné à l’article L. 2101-2 conservent le bénéfice de la garantie d’emploi selon les motifs prévus par ce même statut et continuent, ainsi que leurs ayants droit, de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite, dès lors que leur contrat de travail continue d’être régi par la convention collective mentionnée à l’article L. 2162-1. Leur employeur s’acquitte des cotisations correspondantes.

« Un décret précise les modalités d’application du présent article. »

Article 18

I. – La ou les conventions conclues entre l’État et SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023 en application de l’article L. 2141-1 du code des transports se poursuivent jusqu’au terme qu’elles ont fixé, leur durée ne pouvant excéder dix ans.

II. – Entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, l’État peut, par dérogation à l’article L. 2141-1 du code des transports, attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d’intérêt national après publicité et mise en concurrence.

III. – L’application des dispositions du présent article relatives aux conditions de poursuite et d’extinction des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d’aucune indemnité.

Sauf stipulation contraire prévue par la convention, dans l'hypothèse où l'État souhaite en remettre en cause soit la durée, soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention.

Article 19

I. – À compter du 25 décembre 2023, l'article L. 2121-4 du code des transports est abrogé et le second alinéa de l'article L. 2121-6 du même code est supprimé.

II. – À compter du 25 décembre 2023, le début du dernier alinéa de l'article L. 2121-7 du code des transports est ainsi rédigé : « Une convention... *(le reste sans changement)*. »

III. – Les conventions conclues avant le 25 décembre 2023 en application des articles L. 2121-4 ou L. 2121-6 du code des transports se poursuivent jusqu'au terme qu'elles ont fixé, leur durée ne pouvant excéder dix ans.

IV. – Entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, les régions peuvent, par dérogation aux articles L. 2121-4, L. 2121-6 et L. 2141-1 du code des transports :

1° Fournir elles-mêmes des services publics de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional ou attribuer des contrats de service public relatifs à ces services dans les conditions prévues au 2 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de 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° Attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

V. – L'application des dispositions du présent article relatives aux conditions de poursuite et d'extinction des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d'aucune indemnité.

Sauf stipulation contraire prévue par la convention, dans l'hypothèse où la région souhaite en remettre en cause soit la durée, soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention.

Article 20

I. – Après l'article L. 2101-1 du code des transports, il est inséré un article L. 2101-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2101-1-1.* – Un membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou un dirigeant de SNCF Réseau ou de sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou dirigeant mandataire social d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire. »

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

Article 21

I. – Les matériels roulants utilisés pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023, sont transférés à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande.

Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. Il ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception ou régularisation d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

L'autorité organisatrice prend en charge les coûts de démantèlement des matériels roulants qu'elle ne reprend pas à proportion de la durée d'utilisation de ces matériels dans le cadre des contrats de service public de son ressort, déduction faite des provisions qui lui auraient été déjà facturées.

II. – Les ateliers de maintenance majoritairement utilisés pour l'exécution de services faisant l'objet d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023, ainsi que les terrains y afférents sont transférés à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande.

Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions, pour les ateliers de maintenance et à la valeur vénale, nette de toutes subventions, pour les terrains y afférents. Elle ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception ou régularisation d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

III. – L'article L. 2121-4-1 du code des transports est abrogé.

IV. – Au premier alinéa de l'article L. 2121-9 du code des transports, les mots : « des articles L. 2121-4-1 et » sont remplacés par les mots : « de l'article ».

Article 22

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé, pour assurer la continuité et améliorer la qualité, l'efficacité et la performance des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et en assurer l'ouverture à la concurrence, à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour :

1° Compléter et préciser l'application des dispositions du 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 en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les autorités compétentes en matière de service public de transport ferroviaire de voyageurs définissent les spécifications des

obligations de service public ainsi qu'en ce qui concerne les conditions et procédures de passation et d'exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

2° Préciser les modalités de transfert aux autorités organisatrices de transport des matériels roulants et des installations de service, en prévoyant notamment le transfert des éléments nécessaires à l'exploitation de ces biens, à l'appréciation de leur état et de leur valeur, dont les carnets d'entretien à jour, et déterminer le devenir des autres biens matériels ou immatériels reçus, créés, acquis ou utilisés par SNCF Mobilités pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs attribué avant le 25 décembre 2023 ;

3° Déterminer les exceptions aux règles applicables aux services publics de transport ferroviaire de voyageurs 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 de voyageurs librement organisés ;

4° Prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer la conformité de la législation au règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité dans sa rédaction résultant du 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.

Article 23

La section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complétée par une sous-section 4 ainsi rédigée :

« *Sous-section 4*

« *Comités de suivi des dessertes*

« *Art. L. 2121-9-1.* – Sont institués auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire des comités de suivi des dessertes permettant l’association des représentants des usagers, des associations représentant les personnes handicapées ainsi que des élus des collectivités territoriales concernées dont la composition, le fonctionnement et les missions sont fixés par décret. Ces comités sont notamment consultés sur la politique de desserte et l’articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, les tarifs, l’information des voyageurs, l’intermodalité, la qualité de service, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services. »

Article 24

I. – Les deux premiers alinéas de l’article L. 2121-2 du code des transports sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

« Les régions, départements et communes concernés par la création, la suppression ou la modification d’un service d’intérêt national au sens de l’article L. 2121-1 sont préalablement consultés par l’État, dans des conditions fixées par décret. »

II. – L’article L. 2121-12 du code des transports, tel qu’il résulte de l’article 8 de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L’État, ainsi que les régions, départements et communes concernés par la modification de la consistance d’un service librement organisé par une entreprise ferroviaire assuré dans leur ressort territorial, sont préalablement informés par l’entreprise de cette modification, dans des conditions fixées par décret. »

Article 25

I. – Le chapitre unique du titre V du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2151-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2151-4.* – Des tarifs sociaux peuvent être fixés par voie réglementaire. Ils s’appliquent à certaines catégories de voyageurs ferroviaires, pour tous les services ou certaines catégories de services assurés sur le territoire national. Les régions sont consultées dans le cadre de la fixation de ces tarifs. La mise en œuvre de ces tarifs fait l’objet d’une compensation visant à couvrir l’incidence financière pour les opérateurs. Pour les services d’intérêt national et les services librement organisés, la compensation est établie par l’État et versée aux opérateurs de manière effective, transparente et non discriminatoire. Pour les services d’intérêt régional, la compensation est versée par les autorités organisatrices de transport dans le cadre du contrat de service public conclu avec l’attributaire.

« Un décret précise les modalités d’application du présent article. »

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

Article 26

Le premier alinéa de l’article L. 2251-1-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Le service interne de sécurité de la SNCF réalise cette mission au profit des gestionnaires d’infrastructure, des exploitants d’installations de service, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé, dans le respect des principes d’équité et de non-discrimination. »

Article 27

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation des lignes les moins circulées du réseau ferré national, en vue d'établir une classification actualisée au regard de l'état des infrastructures, du nombre de circulations et de voyageurs empruntant chaque ligne, de leur utilité collective et de leur contribution à l'aménagement du territoire, en concertation avec les autorités organisatrices et en tenant compte des variations saisonnières de fréquentation.

Article 28

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, pour adapter le système ferroviaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Définir et harmoniser les contraintes d'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs ainsi que, conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 précité, les règles générales, applicables à toutes les entreprises de transport ferroviaire, fixant des obligations de service public visant à établir des tarifs maximaux pour l'ensemble des voyageurs ou pour certaines catégories d'entre eux, les modalités de consultation des régions lors de la définition de ces tarifs, ainsi que les modalités de compensation de ces obligations de service public ;

2° Préciser les règles en matière de vente de titres de transport, d'information, d'assistance, de réacheminement et d'indemnisation des voyageurs ferroviaires, en vue notamment de permettre la commercialisation et la distribution des titres de transport dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale entre les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs ;

3° Déterminer le cadre d'exécution des prestations de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises de transport ferroviaire ;

4° Compléter et renforcer les modalités de régulation, de gestion et d'exploitation des installations de service reliées au réseau ferroviaire et des prestations fournies par leurs exploitants, ainsi que les modalités d'accès à ces installations et à ces prestations ;

5° Modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire, en permettant notamment aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares ;

6° Définir les conditions de fourniture ainsi que les principes et le cadre de régulation de prestations rendues par les entités du groupe public ferroviaire au bénéfice des acteurs du système de transport ferroviaire national.

Article 29

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

« Section 4

« Vente des billets

« Art. L. 2121-13. – L'État peut imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets, dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale définies par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Cette obligation s'impose alors à toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes. »

Article 30

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de la 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 et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ainsi qu'à prendre les mesures d'adaptation et de simplification de la législation liées à cette transposition afin de favoriser le développement du transport ferroviaire de voyageurs comme de marchandises et à intégrer dans la législation les modifications et mesures d'adaptation rendues nécessaires par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

Article 31

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

« Section 4

« Coopération en matière de sécurité ferroviaire

« Art. L. 2221-13. – Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installations de service, les organismes de recherche, les autorités organisatrices de transport, l'établissement public de sécurité ferroviaire et les autres acteurs de la sécurité ferroviaire veillent à la coordination de leurs actions pour assurer un haut niveau de sécurité du système de transport ferroviaire.

« À cette fin, ils peuvent créer, dans les conditions prévues au chapitre II de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit, un groupement d'intérêt public pour conduire, en matière de sécurité

ferroviaire, des missions transversales utiles au bon fonctionnement du système ferroviaire, dans le respect des prérogatives et des missions de l'établissement public de sécurité ferroviaire et de SNCF Réseau. »

Article 32

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi permettant de favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs dans un délai déterminé.

Article 33

I. – L'article L. 2133-8 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le délai dont dispose l'autorité pour rendre son avis à compter de la transmission d'un projet de texte, pouvant être réduit à titre exceptionnel et sur demande du Premier ministre, est fixé par décret en Conseil d'État. »

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour :

1° Modifier les modalités, les critères et la procédure de fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, en prévoyant le cas échéant leur pluriannualité ;

2° Mieux coordonner l'élaboration et la révision du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports avec la procédure de fixation de ces redevances ;

3° Renforcer les modalités d'association et de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières lors de l'élaboration et de la révision du contrat de performance mentionné au même article L. 2111-10 ;

4° Préciser les modalités de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières lors de la fixation des redevances d'infrastructure ainsi que les règles et critères que l'autorité prend en compte pour émettre un avis conforme sur ces redevances ;

5° Définir la procédure permettant au gestionnaire d'infrastructure de lever les réserves partielles ou totales de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur ses propositions de redevances d'infrastructure, notamment le délai qui lui est imparti pour saisir l'autorité d'un nouveau projet, qui ne peut excéder trois mois à compter de l'avis de l'autorité, ainsi que les règles applicables en matière de tarification dans le cas où il n'aurait pu obtenir un avis conforme de l'autorité en temps utile avant le début de l'horaire de service concerné, l'évolution du montant des redevances par rapport à la dernière tarification ayant fait l'objet d'un avis conforme ne pouvant, dans ce cas, être supérieure à la hausse de l'indice des prix à la consommation prévue pour l'année suivant l'horaire de service de cette dernière tarification approuvée.

Article 34

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure de coordination et de mise en cohérence relevant du domaine de la loi rendue nécessaire par les dispositions de la présente loi et par les ordonnances prises sur le fondement des articles 5, 11, 22, 28, 30, 32 et 33 de la présente loi afin d'harmoniser l'état du droit, d'assurer la cohérence des textes, d'abroger les dispositions devenues sans objet et de remédier aux éventuelles erreurs.

Article 35

Pour chacune des ordonnances prévues aux articles 5, 11, 22, 28, 30, 32, 33 et 34 de la présente loi, un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 36

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de cinq mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport présentant et analysant, notamment en termes de coûts, l'intégration d'indicateurs dits « évènementiels » au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et permettant de retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère évènementiel (pics de bruit).

Délibéré en séance publique, à Paris, le 14 juin 2018.

Le Président,

Signé : Gérard LARCHER