

Le processus de libéralisation des chemins de fer européens et La réforme ferroviaire française

**Présentation FNE PACA
Marseille le 16 octobre 2014**

**Raymond LANG
Docteur ès sciences économiques
Membre du directoire « Transports et Mobilité durable »**

Avenir du fret ferroviaire en France

- ❑ **En 2000 la SNCF réalise 50 mds tkm le ministre fixe l'objectif 2010 à 100 mds de tkm**
 - **Réalisation 2010 : 30 mds de tkm**
- ❑ **En 2008 les entreprises ferroviaires (EF) réalisent 40 mds tkm le ministre fixe l'objectif 2025 à 50 mds de tkm**
 - **réalisation 2013 toutes EF confondues 32 mds de tkm**
- ❑ **Le fret ferroviaire a-t-il encore un avenir en France ?**

Rappel historique : la concession

Dès la création des chemins de fer :

- **Modèle d'exploitation unique :**

Monopole d'exploitation avec gestion intégrée de l'infrastructure et des services de transport

- **Le régime de la concession : Loi organique de 1842**

- «Etoile Legrand »
- **Acquisition des terrains par l'Etat (1/3) et les collectivités locales (2/3)**
- **Exécution des terrassements et des OA par l'Etat**
- **Acquisition du matériel, exécution des superstructures et des services de transport par les compagnies**
- **Régime mixte public/privé : cahier des charges**

1910-1930

- Lignes ouvertes en 1910
 - Grands Réseaux
 - Réseaux Secondaires
- Lignes ouvertes entre 1910 et 1930
 - Grands Réseaux
 - Réseaux Secondaires
- Ligne des 6^{es} Réseaux en construction ou en projet en 1930
- Frontière en 1930
- Frontière en 1910



Rappel historique : la nationalisation

- ❑ **Les chemins de fer en grande difficulté après la 1^{ère} guerre mondiale**
 - Inflation, dommages, concurrence, ...
 - Endettement très lourd : convention de 1921
 - Coopération technique et solidarité financière : fonds commun
 - Crise économique
- ❑ **La nationalisation dans la plupart des réseaux européens**
- ❑ **En France création de la SNCF en 1938 :**
 - Fusion de 9 compagnies
 - **Société d'économie mixte** (Etat 51%/Compagnies 49%)
 - De la subvention d'équilibre à la contribution aux charges d'infrastructure
 - EPIC en 1983

Rappel historique : la COTIF

- ❑ **13 mai 1878 1ère réunion à Berne de 9 Etats en vue de remédier aux inconvénients de la diversité des réglementations nationales**

- ❑ **14 octobre 1890 signature de la CIM**
 - Véritable loi internationale : obligation de transporter
 - Naissance de la **lettre de voiture internationale** document douanier
 - **Responsabilité solidaire des réseaux participant au transport**

- ❑ **Le SMGS accord distinct pour les économies planifiées**
 - Une convention entre administrations ferroviaires
 - 3 zones juridiques distinctes en Europe
 - La difficile convergence entre la CIM et le SMGS

Directive et Règlement : mode d'emploi



Entre en vigueur = est adoptée par les institutions européennes et publiée au Journal Officiel (= 15 mars 2001 pour le premier « paquet ferroviaire »)
... tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens » (Art. 249 du Traité CE)

Doit être transposée dans chaque Etat membre, dans un délai fixé par la directive = traduite sous forme de loi, décret ou arrêté
(2 ans → 15 mars 2003 pour le « premier paquet ferroviaire »)

NB : Si la directive n'est pas transposée à temps dans un Etat membre, elle y a, de fait, force de loi

La procédure de codécision

La procédure d'adoption des textes législatifs appliquée dans le domaine des transports est la codécision :

- **Le Parlement et le Conseil sont co-législateurs à égalité,**
- **Au sein du Conseil, majorité qualifiée**
- **Au sein du Parlement, majorité absolue (en 2ème lecture) des membres qui le composent**

Première lecture

1 16 Sept 1999

Parlement
VOTE un avis
(avec **amendements** ou non)
à la majorité absolue

2 30 Nov 1999

Commission
DONNE UN AVIS
non contraignant
sur le vote du
Parlement

3 28 Mars 2000

Conseil
APPROUVE ou ADOPTE
l'avis du **Parlement** à la majorité qualifiée
la **position commune**

adopté

0 29 sept 1998

Commission
PROPOSE
au Parlement
et
au Conseil

Deuxième lecture

1 5 Jul 2000

Parlement
APPROUVE ou AMFENDE ou REJETTE
la **position commune** du
à la majorité
absolue
adopté rejeté

2

Commission
DONNE UN AVIS
sur
amendements
du Parlement

3 25 Août 2000

Conseil
APPROUVE ou NON
les **amendements** du
Parlement

adopté

Conciliation

22 Nov 2000

Comité de Conciliation :
27 Parlement
+
27 Conseil
APPROUVE ou NON
un projet
commun
adopté rejeté

3ème

Conseil 20 Déc 2000
majorité qualifiée

Parlement 1 Fév 2001
majorité absolue

adopté puis
publié 15 Mars 2001

Les étapes de l'ouverture du secteur ferroviaire

1ère étape

dont 1er «paquet ferroviaire»

Accès non discriminatoire

(séparation GI/EF et des «fonctions essentielles»)

Fret international sur:

- le RTEFF = 15/03/2003
- tout le réseau = 15/03/2008

1991-2003

2è étape

2è «paquet ferroviaire»

Agence européenne Interopérabilité Sécurité

Fret international :
1/1/2006
Fret national:
1/1/2007
(31/03/06 en France)

appliqué 2006-2007

**Licence des conducteurs
Droits des passagers**

- Voyageurs internationaux + cabotage:**
1/1/2010
- Services régionaux voyageurs :**
2009/2019

Réorganisation, encadrement du système

Ouverture des

Fondements européens généraux de l'ouverture des marchés

- Les **textes fondateurs** de l'Union européenne (UE) prévoient la libre circulation des biens et des personnes. Article 3.1.c) du Traité CE :
« un marché intérieur caractérisé par l'abolition, entre les États membres, des obstacles à la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux »
- L'**ouverture des marchés** est considérée comme un outil au service du développement du **« marché commun »**, par la Commission, la majorité du Parlement européen et une partie du Conseil des ministres des transports

Ouverture des « industries de réseaux »

Principes généraux

Sur un réseau donné, en général maîtrisé à l'origine par un unique opérateur historique intégré:

- séparer la **gestion du réseau** de l'**activité d'opérateur**,
- positionner ainsi un **gestionnaire de réseau unique**, voire favoriser la **création de plusieurs réseaux et gestionnaires**
- donner la possibilité à toute entreprise du secteur **d'accéder au réseau et de développer le marché**
- encadrer le secteur et garantir un premier niveau de concurrence sur le marché par un « **régulateur** » ou « **organisme de contrôle** »

Réseaux = énergie, télécoms, poste, rail, air, route

Ou

AERIE

(3 «paquets»
1992)

TELECOMMUNICATIONS

Directive 1 en 1990, «paquet» de 200

- **Téléphonie vocale**
- **Télécoms**

GAZ et ELECTRICITE

(Directives en 1997-98 et 2003)

- **Professionnels**
- **Particuliers**

FERROVIAIRE

(Directives 1991 et 1995 puis 3 « paquets » (2001, 2004, 2006))

- **Transports**
- **Groupements d'EF pour transport International Voy et Fret**

- **Fret Intal**

Tou Voy
t Intal
fret

Le cas particulier des transports : raison supplémentaire pour ouvrir les marchés

Les textes fondateurs de l'UE prévoient en outre une « politique commune dans le domaines des transports » (Article 3.1.f du Traité CE)

- **dont les principes font l'objet d'un chapitre entier du traité CE (Titre V – articles 71 à 79)**
- **et missionnent la Commission pour proposer cette politique et contrôler sa bonne exécution**

Le cas particulier du secteur ferroviaire

Trois raisons pour une ouverture tardive du transport ferroviaire

- Ampleur des missions de service public confiées aux transporteurs : limiter la stricte application des règles de la concurrence
- Le ferroviaire est très capitalistique (coûts en infrastructure et en matériel élevés) : peu propice à l'arrivée de nouveaux entrants par nature soucieux d'une rentabilité rapide de leurs investissements.
- Très faible interopérabilité héritée de l'histoire : énorme investissement préalable à la libre circulation

La Commission sommée de lancer le processus d'ouverture

- ❑ «**Recours en carence**» déposé par le **Parlement** contre le **Conseil** (alors seul législateur)
- ❑ 22 mai 1985 : **la Cour de Justice européenne enjoint le Conseil de mettre en œuvre de la politique commune des transports prévue par le Traité**
- ❑ **La Commission européenne s'attelle alors au cas du secteur ferroviaire dont elle fait un double constat critique**
 - **Endettement lourd**
 - **Baisse régulière des trafics et des parts de marché**
- ❑ **La Commission lance ainsi à la fin des années 1980 le long processus d'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire**

La directive 91/440 lance le processus

22 novembre 1989 : **1ère directive proposée par la Commission**

**4 principes
1 objectif**

Réorganisation

- indépendance à l'égard de l'État,
- séparation comptable entre GI et d'EF obligatoire
- désendettement

Ouverture = libre accès au réseau

- EF pour trafics internationaux de transport combiné,
- « regroupements internationaux » d'EF pour les trafics internationaux voyageurs et fret

- **29 juillet 1991**: adoption de la **directive 91/440**
- **1er janvier 1993** : fin du délai de transposition... mais peu d'effets

1993 : un embryon de «paquet ferroviaire»

15 décembre 1993 : 2 directives « filles » de la 91/440

95/18

**Conditions d'octroi
des licences d'EF**

95/19

**Attribution des sillons, fixation et
perception des péages, accès au réseau**

19 juin 1995 : Adoption par le Conseil des 2 directives 95/18 et 95/19

19 juillet 1995 : la Commission propose de modifier la directive 91/440 afin d'accélérer le processus d'ouverture

Le Conseil refuse d'examiner ce projet qui est abandonné

1998 : la Commission revient à la charge, décide de rassembler ces projets dans un « paquet » et présente le 1er « paquet ferroviaire »

Les conséquences en France

- ❑ **Décret 95-666 :**
un décret de transposition incomplet ignorant la situation financière de la SNCF, *jamais appliqué*
- ❑ **Loi 97-135 : création de RFF**
 - Une réponse au besoin de **clarification du rôle de l'Etat en matière d'infrastructure et assainissement financier de la SNCF**
 - Séparation originale entre GI et EF
 - Assainissement limité à la mission de GI de la SNCF
 - Ouverture aux contrats de service public pour les transports régionaux
- ❑ **Décret 98-1198 : une transposition au champ limité**

LA CREATION DE RFF

Besoin de clarification du rôle de l'Etat

- Consistance et caractéristique du réseau ferré national (RFN) fixées par l'Etat
- RFF chargé de l'aménagement, du développement la cohérence et de la mise en valeur du RFN
- RFF reçoit en **pleine propriété** les biens constitutifs de l'infrastructure **en contrepartie de la dette infrastructure de la SNCF 134,2 GF (20,4 G€)**
- RFF perçoit des **redevances d'accès** de la SNCF et des autres EF utilisant le RFN
- RFF **rémunère la la SNCF** pour les charges d'exploitation et d'entretien du RFN

LA CREATION DE RFF

Un premier pas vers l'ouverture du RFN

- **Une séparation originale entre GI et EF**
 - Une séparation institutionnelle mais avec maintien des missions de GI de la SNCF agissant pour le compte de RFF
 - SNCF déchargée du compte d'infrastructure
- **Un assainissement financier limité aux fonctions de GI de la SNCF**
 - L'Etat ne désendette pas la SNCF dans ses fonctions d'EF (70 GF)

La problématique de l'interopérabilité

En Europe :

- ❑ 3 **écartements** larges différents de l'écartement normal (1,435 m)
 - 1,676 m sur la péninsule ibérique
 - 1,60 m en Irlande
 - 1,524 en Finlande et ex URSS
- ❑ 3 grands types d'**électrification**
 - 750 ou 800 V continu avec 3ème rail
 - 1500 ou 3000 V continu
 - 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz
- ❑ 4 formes de **gabarit**,
- ❑ 6 niveaux de **charges à l'essieu**,
- ❑ 17 systèmes de signalisation et de contrôle de vitesse, aussi appelés **contrôle-commande**

Interopérabilité avant la constitution d'une politique européenne des transports

- En 1882 les Etats européens réunis à Berne signent la Convention relative à l'Unité Technique (UT).
 - ⇒ Édicter des règles techniques uniformes auxquelles toutes les compagnies de chemin de fer devraient se conformer.
 - Définition de l'écartement normal 1435 mm.
 - Disparition d'écartements plus généreux, mais maintien de l'écartement russe 1524 mm et ibérique 1676 mm
- En 1922 création de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), association de compagnies ferroviaires. Les compagnies ferroviaires se substituent aux États.

Interopérabilité limitée au matériel remorqué

- ❑ **Les fiches UIC décrivent les principales caractéristiques du système ferroviaire.** Ces prescriptions de l'UIC ne s'imposent pas, chaque compagnie dispose du droit de déroger à ces prescriptions.
- ❑ **Les accords RIV et RIC**
 - RIC facilitant les échanges des voitures pour le transport de voyageurs
 - RIV facilitant les échanges des wagons pour le transport des marchandises

ont permis l'interopérabilité de véhicules agréés et enregistrés dans pratiquement toute l'Europe.
- ❑ **L'absence d'équivalent pour les matériels moteurs et le défaut d'harmonisation**
 - des systèmes électroniques de signalisation tous différents et incompatibles
 - et des systèmes d'alimentation électrique

ont limité la circulation des engins moteurs à leur pays d'origine sauf accords bilatéraux (ex CC 40000 Paris-Bruxelles avant Thalys)

Interopérabilité AVEC l'apparition de la politique européenne des transports

- ❑ Les mesures administratives liées à la traversée des frontières *étaient plus lourdes que les contraintes d'exploitation* et ne faisaient pas apparaître l'incompatibilité de ces systèmes comme un handicap du transport ferroviaire par rapport au routier.
- ❑ Résolution du CM des 4 et 5 décembre 1989 pour **créer un cadre pour développer l'interopérabilité des réseaux**
- ❑ Confirmations de la mission par le traité de Maastricht en 1993
- ❑ Mission d'abord limitée au réseau à grande vitesse en cours de constitution

En 1996 1ère directive «interopérabilité» limitée à la grande vitesse (GV)

□ Mise en place d'un groupe à haut niveau sous l'égide de la Commission composés de représentants des gouvernements, des compagnies et de l'industrie ferroviaire avec un double but:

- Élaboration d'un **schéma directeur**
- Elaboration de **caractéristiques communes** permettant la circulation de trains modernes et assurant la compatibilité entre les différentes parties du réseau.

□ Sur la base ce travail la directive 96/48 interopérabilité « grande vitesse » est adoptée elle définit l'interopérabilité comme :

« l'aptitude du système transeuropéen à grande vitesse à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains à grande vitesse en accomplissant les performances spécifiées. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles. »

Les exigences essentielles

Ces exigences essentielles peuvent :

- être de **portée générale** comme la sécurité, la fiabilité et la disponibilité, la santé, la protection de l'environnement,...
- ou **concerner les sous-systèmes**, infrastructure, énergie, contrôle-commande et signalisation, le matériel roulant,...
- Les différents constituants d'interopérabilité, les sous-systèmes devront faire l'objet d'une **déclaration CE par un organisme notifié**. La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification « CE » d'un sous-système commence au stade de la définition du projet et va jusqu'à la mise en service du sous-système cadre de fonctionnement pour les lignes à grande vitesse.

Spécifications techniques d'interopérabilité

STI

- Les lignes de ce réseau doivent répondre obligatoirement à des **spécifications techniques d'interopérabilité (STI) établies par la Commission** sur proposition d'abord de l'Agence Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire (AEIF), regroupement des représentants de l'UIC et de l'industrie (UNIFE) remplacée par l'ERA suite au 2ème paquet fer

Toutefois tant qu'une STI n'est pas produite, pas d'obligation

- A titre d'exemples de STI :
 - **En matière de système contrôle commande les futures lignes nouvelles devront disposer du système européen « European railway traffic management system » ERTMS de 3ème niveau**
 - **En matière de courant de traction, 2 courants sont reconnus par la STI**
 - **25 kV 50 Hz**
 - **15 kV 16,7 Hz ».**

ERTMS

De façon simplificatrice ERTMS se décompose en deux parties :

- **European Train Control System « ETCS » qui traite de la partie technique.**
 - **Les grands principes d'espacement restent les mêmes que ceux du BAL auquel on ajoute une signalisation embarquée et un contrôle de vitesse réalisé en continu : ceci constitue **ETCS niveau 1**.**
 - **Dans **ETCS niveau 2**, la transmission d'informations entre le sol et le bord se fait non plus par balise mais par radio.**
 - **L'objectif est de mettre au point le système **ETCS niveau 3** dont la caractéristique est qu'un train transmet par l'intermédiaire du sol des allocations de mouvement au train qui le suit, le canton devient mobile, sa longueur tient compte de la vitesse du train et de ses capacités de freinage. Ce système permet d'accroître sensiblement le débit des lignes.**
- **La partie management qui correspond à la partie organisationnelle de la gestion des capacités.**

Le premier paquet ferroviaire

□ 3 directives publiées le 15 mars 2001

- Modification de 91/440 et de la 95/18
- Remplacement de la 95/19 par la 2001/14 qui est une *directive générale d'organisation du système ferroviaire*

□ 2 catégories de dispositions

- Conditions d'un accès libre et non discriminatoire pour le fret international sur le RTEFF
 - Séparation plus poussée entre GI et EF
 - Séparation comptable obligatoire Fret Voyageurs
 - Création d'un organisme de contrôle et des enquêtes après accidents
- Un nouveau cadre pour l'établissement des sillons

Séparation plus poussée entre GI et EF

La 91/440 définit 4 « **fonctions essentielles** » ne pouvant être assurées par des EF

- Préparation et adoption des décisions concernant la délivrance des licences
- Adoption des décisions concernant **la répartition des sillons**, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels
- Adoption des décisions concernant la **tarification de l'infrastructure**
- Contrôle du respect des obligations de service public requises pour la fourniture de certains services

Ouverture totale du trafic fret international sur le RTEFF

❑ Modification de l'art 10 de la 91/440

« Quel que soit le mode d'exploitation, les EF relevant du champ d'application de l'art 2 se voient accorder à des conditions équitables, le droit d'accès qu'elles souhaitent au RTEFF défini à l'art. 10 bis et à l'annexe 1 afin d'assurer des services de fret internationaux »

❑ RTEFF 50000 km de lignes 1/3 du réseau mais 80% des trafics

❑ RTEFF concept transitoire

Tarification de l'Infrastructure

Les objectifs possibles

- ❑ Participer à la couverture des coûts du GI, avec diverses options :
 - Coût marginal de court terme, long terme, social
 - tout ou partie coût complet selon financement public engagée, ...
- ❑ Contribuer à financer le développement de l'infrastructure
- ❑ Être une des expressions de la politique des transports :
 - favoriser le développement des modes les plus respectueux de l'environnement,
 - Moyen d'harmonisation des conditions de concurrence intermodale
- ❑ Prendre en compte réalité des marchés en tenant compte de leur **capacité contributive**, elle-même dépendante des conditions de la concurrence intermodale
- ❑ Donner un signal tarifaire efficace aux EF

La tarification de l'infrastructure

Le débat au niveau de l'UE

- ❑ La CE : tarification au coût marginal
- ❑ Opposition au sein du CM
- ❑ Compromis : « *les redevances pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de service sont directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire* » ~ coût marginal social
- ❑ Dérogations nombreuses ~ couverture du coût complet

La tarification de l'infrastructure

Les principes retenus par la 2001/14 (1)

- ❑ Le principe de base est celui du coût marginal social: « *les redevances (...) sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire (...) la tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique également, à un niveau comparable, aux modes de transport concurrents ».*
- ❑ Le péage « *peut inclure une redevance au titre de la rareté que si le GI présente (et met en œuvre) « un plan de renforcement des capacités ».*

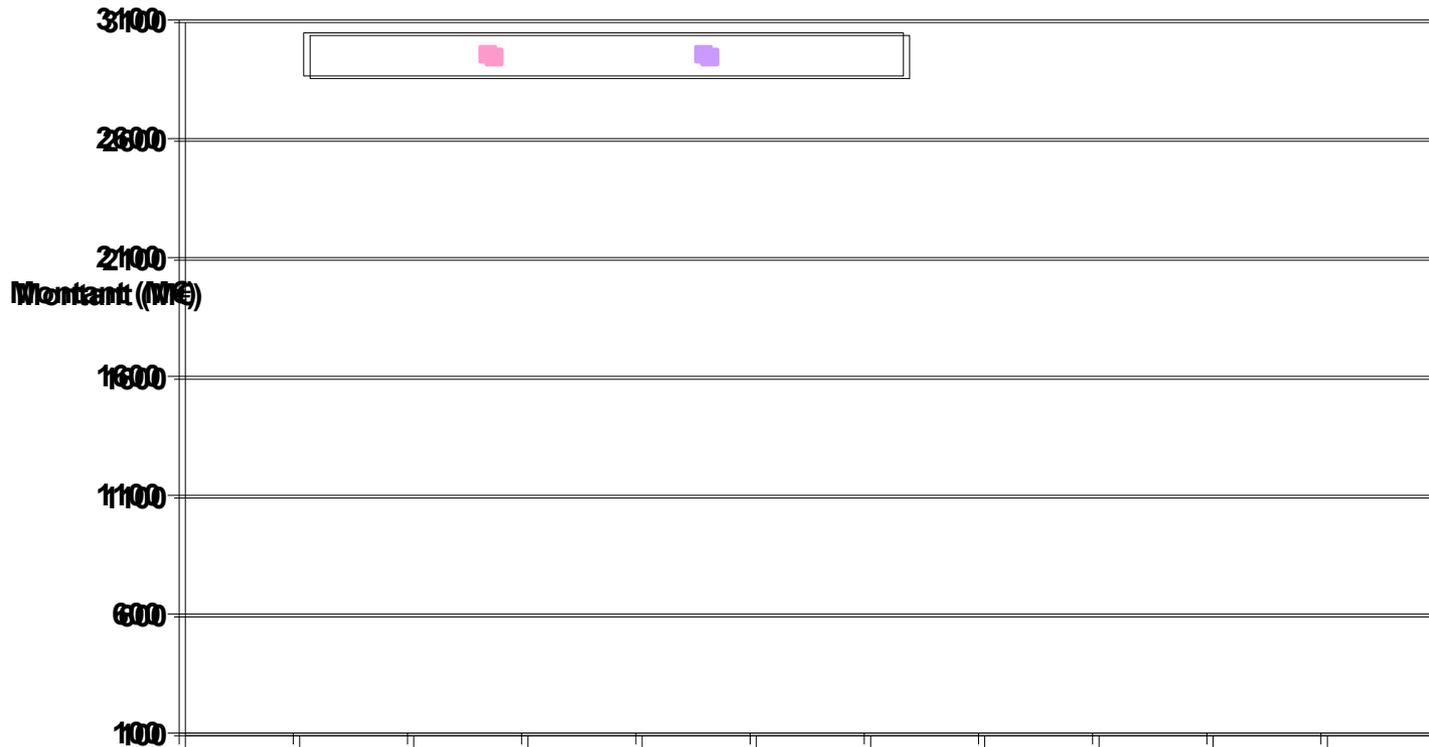
La tarification de l'infrastructure

Les principes retenus par la 2001/14 (2)

- La possibilité de recouvrement du coût complet est prévue mais « *en garantissant une compétitivité optimale, en particulier pour le transport ferroviaire international de marchandises* » et en prévoyant « *de ne pas exclure l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête* ».
- Pour les investissements à venir ou réalisés après 1986, des « *redevances plus élevées (que celles fondées sur le principe général de tarification) basées sur le coût à long terme de tels projets* » sont possibles (couverture des coûts de l'investisseur)

Tarification de l'Infra

Évolution depuis création de RFF (1)



CoCuprestations complémentaires

L'attribution des capacités

- ❑ Les principes de base sur un réseau **ouvert** :
 - Éviter toute **discrimination** entre EF
 - Éviter que les GI n'abusent de leur position dominante (**monopole naturel**)
- ❑ Les règles retenues par l'UE :
 - satisfaire toutes les demandes
 - Sillon attribué au maximum pour l'horaire de service annuel *mais possibilité d'accord cadre pluri-annuel*
 - pas de priorités **sauf si infrastructure déclarée à capacité limitée** droit du « grand-père »

Les services à fournir

Directive 2012/34 art 13 et annexe 2 pt 1

Les prestations minimales

- le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire
- le droit d'utiliser les capacités accordées
- l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau
- le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains
- l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant
- toute autre information nécessaire à la mise en oeuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées

Les services à fournir

Directive 2012/34 art 13 et annexe 2 pt 2

L'accès, y compris l'accès aux voies, est fourni aux installations de service suivantes et aux services offerts dans ces installations:

- a. les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie
- b. les terminaux de marchandises
- c. les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre
- d. les voies de garage
- e. les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques
- f. les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage
- g. les infrastructures portuaires maritimes et intérieures liées à des activités ferroviaires
- h. les infrastructures d'assistance
- i. les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

Les services à fournir

Directive 2012/34 art 13

- ❑ Pour toutes les IS visées à l'annexe II, pt 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes
- ❑ Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux IS visées à l'annexe II, point 2, a), b), c), d), g) et i), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle IS est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'IS est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise.
- ❑ Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces IS et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Les services à fournir

Directive 2012/34 art 13

- ❑ Lorsque l'exploitation de l'IS est assurée par un GI ou que l'exploitant de l'IS est sous le contrôle direct ou indirect d'un GI le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré.
- ❑ Les demandes d'accès à l'IS et de fourniture de services dans ladite IS visée à l'annexe II, point 2, introduites par les EF sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organisme de contrôle. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux EF d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. *Cela n'oblige pas l'exploitant de l'IS à investir dans les ressources ou les IS pour répondre à toutes les demandes introduites par les EF*
- ❑ Lorsque les demandes introduites par les EF concernent l'accès à une IS et la fourniture de services dans une IS gérée par un exploitant d'IS sous le contrôle direct ou indirect d'une EF cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres IS

Les services à fournir

Directive 2012/34 Annexe 2 pt 3

- ❑ Les **prestations complémentaires** peuvent comprendre:
 - le courant de traction, dont les redevances seront séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique, sans préjudice de l'application de la directive 2009/72/CE
 - le **préchauffage** des voitures
 - des **contrats sur mesure** pour
 - le contrôle du transport de marchandises dangereuses,
 - l'assistance à la circulation de convois spéciaux.
- ❑ Si l'exploitant de l'IS fournit l'un de ces services, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute EF qui en fait la demande.

Les services à fournir

Directive 2012/34 Annexe 2 pt 4

- ❑ Les prestations **connexes** peuvent comprendre:
 - l'accès au réseau de télécommunications
 - la fourniture d'informations complémentaires
 - le contrôle technique du matériel roulant;
 - les services de billetterie dans les gares de voyageurs;
 - les services de maintenances lourdes fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations
- ❑ Les EF peuvent demander une prestations connexe au GI ou à d'autres exploitants d'IS. L'exploitant de l'IS n'est pas tenu de la lui fournir mais s'il décide de la fournir à d'autres EF il l'a fournit sur demande à toute EF de manière non discriminatoire

Les conditions d'accès au réseau

Licence, certificat de sécurité, sillons

- ❑ Détenir une licence européenne d'entreprise ferroviaire délivrée dans son pays d'origine mais valable dans toute l'Europe
- ❑ Détenir un certificat de sécurité valable pour un service et des lignes données sur chaque réseau ferré national. Sa délivrance est subordonnée pendant toute la durée de validité du certificat :
 - à la détention d'un matériel homologué et au respect des règles techniques de maintenance applicables à ce matériel
 - à la vérification de l'aptitude physique et professionnelle du personnel en charge des mesures de sécurité et au maintien de ces aptitudes
- ❑ Faire une demande de sillons auprès de l'organisme chargé de répartir les capacités d'infrastructure aujourd'hui le GI

Toutes les règles concernant les conditions d'accès, la tarification et l'attribution des capacités ainsi que les caractéristiques du réseau sont décrites dans le document de référence du réseau (DRR)

Livre Blanc en 2001 sur la politique des transports

En 2001, un livre Blanc favorable au rail :

- Découplage croissance économique / croissance des Transports
- Principe général = report modal de la route vers les modes moins polluants dans une logique de **développement durable**

Avec 3 piliers pour « revitaliser le rail »

**Ouverture
des
Marchés**
(avec
réorganisation du
système
ferroviaire)

**Conditions de
concurrence
équitables
(dont coûts
externes)**

**Une
infrastructure
ferroviaire
moderne
et
désaturée**

La transposition française du 1er paquet fer

Le décret 2003-194

- **RFF**
 - Porte d'entrée sur le RFN, répartit les capacités sur le RFN
 - Garant de l'équité des conditions d'accès et est responsable de la publication du *DRR*
- **SNCF Infra**
 - Assure toujours pour le compte de RFF les missions d'entretien et exploitation du RFN tant vis à vis de ses propres services de transport (VFE, DIF, TER, Fret) que des nouveaux opérateurs de service de transport

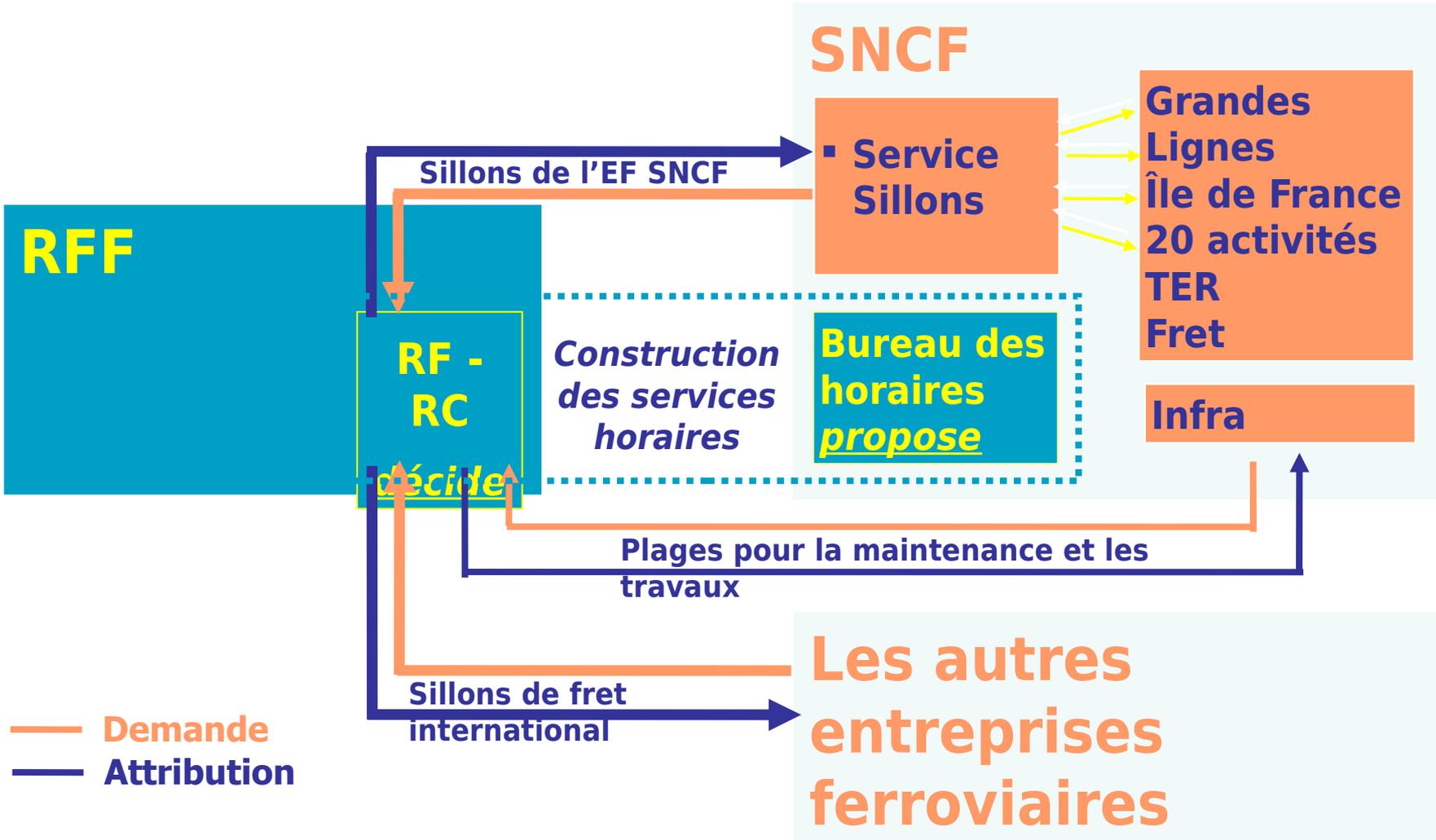
Répartition des capacités

2 cas particuliers de règles transparentes de priorité par type de trafic :

- **Sillons disponibles limités** : tableaux d'affectation des capacités (nombre de sillons par ligne, tranche horaire, type de trafic)
- **Lignes déclarées saturées** : priorités définies par décret
 1. services circulant sur des **lignes spécialement construites pour eux**
 2. services de fret ferroviaire international
 3. services exploités dans le cadre d'un contrat avec une AO

L'attribution des capacités

L'organisation



Les services à fournir : les conditions de fournitures

**Point I. 1er §
Prestations minimales**

**Point I. 2e §
Droits d'accès à certains
équipements**

**Point II. 1er §
Prestations
complémentaires**

**Point II. 2e §
Prestations
connexes**

OBLIGATOIRES

« RFF et la SNCF, chacun en ce qui les concerne, sont chargés de satisfaire sans discrimination toute demande portant sur ces prestations »
(pas de barrière à l'entrée, pas de discrimination)

NON OBLIGATOIRES

mais si une de ces prestations est fournie à une EF, alors elle doit l'être sans discrimination à toute EF qui la demande

Compris dans les redevances (aux conditions du décret 97-446)

« **Coût directement imputable** »
(logique de coût marginal)

« **Coût du service** » si fournisseur en **monopole** (logique de coût complet)

Exemple: approvisionnement en carburant ou maintenance

Ouverture totale du fret en France au 01/04/06 et dans l'UE au 01/01/07

- ❑ Les trafics internationaux sont ouverts sur tout le réseau de l'UE depuis le 1/1/2006,
- ❑ Les trafics nationaux sont ouverts en France depuis le 01/04/2006 (contrepartie du plan fret) et dans le reste de l'UE depuis le 01/01/07
- ❑ Obligation d'assurer la couverture des coûts car la Commission a un pouvoir d'investigation sur :
 - les aides d'État non compatibles avec le Traité de l'UE,
 - les recettes éventuellement issues d'une activité protégée par un monopole. *Ces recettes ne peuvent être transférées - subventions croisées - à une autre activité lorsque l'entreprise est en situation de position dominante.*

LES NOUVEAUX ENTRANTS EN FRANCE

- **Nouvelles EF actives en France**
 - **VEOLIA CARGO France (abandon fin 2009)**
 - **EURO CARGO RAIL (05/06)(filiale DB 200t/semaine)**
 - **SECO-RAIL devenu COLAS RAIL (gr COLAS BOUYGUES)**
 - **CFL Cargo (1/3 Arcelor ; 2/3 Ch de fer luxembourgeois)**
 - **B-Cargo (SNCB)**
 - **VFLI (100% SNCF)**
 - **Europorte2 (EuroTunnel)**

- **EF disposant de CS mais n'opèrent pas sur le RFN**
 - **Rail4Chem rachetée par VEOLIA)**
 - **Cross Rail**
 - **TX Logistik AG (TRENITALIA)**

Bilan du 1er « paquet ferroviaire » au 03/05/2006

Avec un ton étonnamment modéré, la Commission considère que :

- **la stabilisation des parts de marché du fret depuis 2001** s'explique par la seule ouverture à la concurrence, d'autant meilleure que celle-ci est anticipée.
- « ***la rentabilité est clairement insuffisante*** » tant en raison des « ***prix dictés par la concurrence de la route que des coûts de production encore trop élevés du rail*** » ; elle encourage les entreprises historiques à poursuivre leur restructuration.
- **Les coûts fixes élevés expliquent les difficultés à rentabiliser le segment du wagon isolé (environ 50% du marché).** Selon la Commission, les EF établissent progressivement une nouvelle façon d'opérer en l'intégrant dans une chaîne logistique élargie au niveau européen et réduisant ainsi les coûts. Les clients, conscients de l'érosion des avantages comparatifs de la route (augmentation du prix du diesel, congestion, péages d'accès à l'infrastructure), seraient disposés à revenir vers le rail.
- **des efforts restent à faire pour améliorer le niveau de qualité,** qui n'aurait pas augmenté depuis la création de l'indicateur en 1999.

Révision à mi-parcours du livre Blanc Bilan à mi parcours en 2006 vu du secteur

- En 2006, une révision décevante pour le rail :
 - Co-modalité et non plus report modal
 - Peu d'actions novatrices avec une communication courte (25 pages + annexes) relativement creuse

Avec 1 seul pilier réellement mis en place

**Ouverture
des
Marchés**

(dont
réorganisati
on du
système
ferroviaire)

~~**Conditions
de
concur
ce
équitables
(dont
coûts
externes)**~~

~~**Une
infrastructu
re
ferroviaire
moderne
et
désaturée**~~

Deuxième paquet ferroviaire

6 Textes adoptés après conciliation dont 3 concernent :

➤ **la sécurité et l'interopérabilité**

- La directive 2004/49 sur la sécurité des chemins de fer
- La directive 2004/50 modifiant les directives sur l'interopérabilité
- Le règlement 881/2004 instituant l'Agence ferroviaire européenne

et 3 autres touchent à

➤ **l'organisation ces chemins de fer en Europe**

- Une directive modifiant une nouvelle fois la 91/440
- Une recommandation pour que le Conseil autorise la Commission à négocier les conditions d'adhésion à la COTIF
- communication de la Commission qui présente les contours des propositions futures

La directive Sécurité (1)

Objectifs :

- Garantir le **maintien du haut niveau de sécurité actuel**
- Créer une **culture européenne commune de la sécurité, harmoniser**
- Éviter que la sécurité serve à ériger des barrières à l'entrée

Niveau communautaire : Créer une Agence ferroviaire consultative, qui propose à la Commission

→ **Responsabilité de l'harmonisation progressive des règles nationales**

Niveau des Etats membres : obligation de créer une ANS et un organisme d'enquête indépendant

→ **Responsabilité de l'adoption et du contrôle de l'application des règles**

Niveau des opérateurs, EF et GI : nécessité d'Obtenir un certificat de sécurité (EF) ou un agrément de sécurité (GI)

→ **Responsabilité opérationnelle au quotidien, application des règles**

La directive Sécurité (2)

- ❑ Confirmation du principe établi par les directives 95/19 et 2001/14 : le certificat de sécurité (CS) délivré par l'EM dans lequel l'EF est établie est valable 5 ans.
- ❑ Le CS se compose de 2 parties :
 - 1ère partie valable sur l'ensemble du territoire de l'UE atteste que l'EF dispose d'un « système de management de la sécurité ». Il doit être conforme aux prescriptions fixées au niveau européen ou, à défaut, aux règles de sécurité nationales.
 - 2ème partie, valable uniquement sur le territoire de l'EM qui le délivre, atteste de la capacité de l'EF à exploiter en toute sécurité un ou des services donnés sur la ou les lignes d'un réseau considéré.
- ❑ Pour obtenir le CS les EF doivent certifier leur personnel.
- ❑ Les EF doivent avoir un accès non discriminatoire à la formation de leurs personnels de bord. Possibilité de pratiquer un prix incluant une marge raisonnable.

La délivrance d'un diplôme n'atténue pas la responsabilité de chaque EF pleinement responsable de la formation et de l'habilitation de son personnel.

Deuxième paquet ferroviaire

Agence ferroviaire européenne

Agence pour la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires

- 100 personnes à Valenciennes (siège) et Lille (réunions), inaugurée en juin 2005
- Experts du secteur (dont SNCF) dans l'agence (5 ans) + les groupes de travail

Missions et tâches :

- Élaborer des propositions pour le Comité des Etats membres et la CE
- Contrôler les règles nationales de sécurité, donner un avis sur tout sujet
- Centraliser l'information (registre des licences, certificats, matériels,...)

*En vue d'une **harmonisation des règles** et d'une **standardisation progressives des équipements***

Enjeu :

- Préserver l'intégration du système ferroviaire au plan opérationnel
- Rôle clé du Gestionnaire d'Infrastructures en matière de sécurité, seul à disposer de la vision globale de tout le système (infrastructure + mobiles)
- Éviter la bureaucratie

Le Réseau européen à Grande Vitesse (GV)

La directive définit le réseau à GV par les lignes :

- Spécialement **construites** pour être parcourues à 250 km/h ou plus
- Spécialement **aménagées** pour être parcourues à des vitesses de l'ordre de 200 km/h
- Spécialement **aménagées** pour la GV mais à **caractère spécifique** en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain.

Les grandes orientations en matière d'interopérabilité

- Les deux directives interopérabilité pour la grande vitesse (96/48) et le rail conventionnel (2001/16) sont désormais **homogènes**
- L'ERA pilote désormais l'élaboration des STI à la place de l'AEIF

Les nouvelles orientations de la Commission en matière d'interopérabilité

- Le principe de la **reconnaissance mutuelle** pour la **certification des engins moteurs et de tous les agents concourant à la sécurité du système ferroviaire**
- **Elargissement des pouvoirs de l'ERA**
 - Établissement des **exigences** qui ne doivent être **vérifiées qu'une seule fois**
 - Création d'un **réseau des autorités nationales de sécurité**
 - **Fusion** et clarification des **directives interopérabilité**
 - **Modification de la directive sécurité**

Transposition du 2ème paquet ferroviaire

Création de l'EPSF

- ❑ Loi 2006-10 du 6 janvier 2006 création de l'EPSF pour garantir la transparence et la non discrimination d'accès au RFN.
- ❑ Le décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 précise le rôle des acteurs.
 - Le ministre des transports est l'autorité supérieure en matière de sécurité des circulations ferroviaires : il fixe les objectifs, arrête les règles, délivre les autorisations...
 - L'EPSF a une mission générale de contrôle et d'instruction pour le compte de l'Etat : **délivrance des certificats et agréments de sécurité, homologations des matériels et autorisations des mises en service des éléments d'infrastructure, inspections et audits réguliers**
 - RFF **approuve et publie la réglementation du RFN élaborée par la SNCF GID y compris les consignes locales d'exploitation**
 - RFF, la SNCF GID et les EF établissent dans le respect de la réglementation technique de sécurité les consignes et instructions opérationnelles pour le maintien de la sécurité de l'exploitation

Troisième paquet ferroviaire et nouveau Règlement OSP

- 3ème Paquet ferroviaire :
 - Une nouvelle révision de la directive 91/440 afin d'engager l'ouverture de trafics de voyageurs
 - 3 propositions de textes à caractère technique
 - 2 projets de règlements sur les droits des passagers et la qualité du fret, **ce dernier est rejeté par le parlement**
 - 1 projet de directive définissant les critères et les conditions de certification des conducteurs et des personnels de bord, **qui se limitera aux seuls conducteurs**
- Un projet de nouveau Règlement sur les obligations de service public (OSP)

L'ouverture des trafics de voyageurs

Deux modalités

«Libre accès au réseau»

Initiative d'un opérateur d'exploiter:

- une/des OD en concurrence (avec un opérateur déjà sur le marché)
- ou une/des nouvelle(s) OD, estimées profitables

Par exemple : i en Allemagne pour les grandes lignes,

«Concurrence régulée»

Appel d'offres par une AO Compétente auprès de plusieurs opérateurs pour une ou un groupe d'OD, l'équilibre économique pouvant reposer sur un droit exclusif, éventuellement assorti d'une compensation financière

Par exemple : aujourd'hui aux Pays-Bas pour l'exploitation de la ligne nouvelle HSL-Zuid, ou en UK pour les trafics de passagers, ou en Allemagne pour une partie des services régionaux

L'ouverture des trafics de voyageurs

2 textes législatifs

«Libre accès au réseau»

«Concurrence régulée»

**Directive 91/440
et ses révisions successives**

*proposées par la DG TREN
(transports ferroviaires)*

**Critère : géographique
international, national, etc**

(Champ d'application = tout le ferroviaire
Accès au réseau défini par type géographique
(Art. 10))

*1er et 2ème «paquets ferroviaires» obligation de RI
3ème « paquet ferroviaire » obligation de RI
disparaît pour les trafics internationaux*

**Règlement sur les obligations
de service public (OSP)**

*proposé par la DG TREN
(affaires générales)*

**Critère : intervention publique via
droit exclusif, compensation
financière**

(Tout le ferroviaire ✕ champ d'application)
*Première proposition de la Commission le 26/7/2000,
révisée par la Commission le 21/02/2002 après 1ère
lecture au Parlement, abandonnée par le Conseil*

*Nouvelle proposition de la Commission annoncée en
juillet 2005*

Une ouverture contrôlée des services internationaux de transports voyageurs

Les principales modifications de la 91/440

- ❑ A partir du 01/01/2010 les EF ont un droit d'accès à l'infrastructure pour des services internationaux de voyageurs.
 - Cabotage autorisé mais objet principal transport entre des gares de 2 EM différents
 - Droit d'accès limité et contrôlé :
 - si contrat de service public (CSP) existe entre gares de départ et destination et si équilibre économique compromis,
 - Si un droit exclusif a été accordé au titre d'un contrat de concession attribué avant le 04/12/07
- ❑ Possibilité pour une AO de percevoir une redevance destinée à compenser les OSP de l'AO chargée des transports sans remettre en cause la viabilité du service initialement prévu :

Une ouverture contrôlée des services internationaux de transports voyageurs

Le Parlement a demandé à la Commission de 2 rapports sur la mise en œuvre de la présente directive avant le 01/01/2009 et avant le 31/12/2012

- Part du cabotage**
- Évolution du marché et en particulier en vue d'une ouverture supplémentaire**
- Proposition supplémentaire pour faciliter cette ouverture**

La directive 2007/58 apporte quelques modifications techniques à la 2001/14 pour la rendre cohérente avec la nouvelle ouverture

- Obligation d'informer l'autorité de régulation**
- Allongement de la durée de l'accord cadre de 5 à 15 ans**

Le règlement OSP

❑ Divergence d'interprétation sur les objectifs

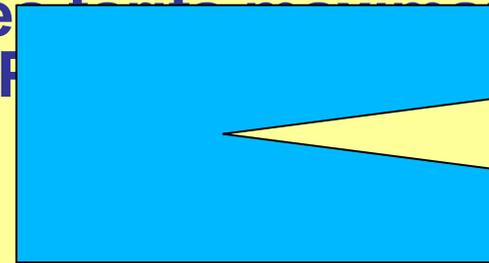
- Ouvrir à la concurrence du marché des transports soumis à des OSP dans le cadre du marché unique
- Définir les conditions d'octroi des **droits spéciaux et des compensations financières** dans le domaine des transports terrestres en application de l'art 73 du Traité « *lex specialis* » par opposition aux règles générales de concurrence des art 86, 87 et 88 (services d'intérêt général). Ces compensations selon l'art 73 ne sont pas considérées comme des aides d'Etat au sens de l'art 88 du Traité

❑ Champ d'application

- Transport public de voyageurs par route et par chemins de fer et autres modes ferroviaires, facultatif pour voies navigables

Le règlement OSP

- ❑ Principe : Obligation à toute AO compétente de passer un **contrat de service public (CSP)** si l'opérateur dispose de **droits exclusifs et/ou reçoit des compensations en application des OSP**
- ❑ Dérogation : l'AO compétente peut imposer des tarifs maximaux pour l'ensemble des voyageurs ou pour certaines catégories en application de **règles générales** qui ne sont pas une disposition du CSP
- ❑ Possibilité d'exclure pour les EM des règles générales du champ d'application du règlement le **tarif maximum** pour élèves, étudiants, apprentis et F
notification



Conditions d'attribution des CSP (art. 5)

- ❑ **Attribution directe** : toute AO compétente peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs ou d'attribuer elle-même des CSP à une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services
- ❑ **Attribution à un opérateur externe** : mise en concurrence par procédure d'appel d'offres équitable, transparente et non discriminatoire

sauf :

- si valeur annuelle du CSP < 1 Mio € ou services < 300 000 km
- si risque d'interruption des services, mesure d'urgence
l'attribution ne peut dépasser 2 ans
- si services fournis par chemins de fer, à l'exception du métro et des tramways, mais alors la durée ne peut dépasser 10 ans

Nécessité de publier des informations 1 an avant

Mise en application progressive (art 8)

Le règlement est entré en vigueur 2 ans après sa publication

Mais ce n'est qu'à partir du **3 décembre 2019** que l'attribution des CSP devra **respecter l'article 5**.

Pendant la période transitoire les ÉM sont tenus de prendre des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5 afin **d'éviter de graves problèmes structurels**.

A l'issue d'une 1ère période de transition de 5 ans : les EM sont tenus d'adresser un **rapport d'avancement** sur les mesures engagées dans les 6 mois.

La Commission pourra proposer des mesures appropriées

Durée des contrats actuels (art8)

Les contrats actuels peuvent se poursuivre **jusqu'à leur expiration**

- **Si conclus avant 26 juillet 2000**
 - sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable **sans limite de temps**
 - sur base autre que concurrence équitable **sans dépasser 30 ans**
- **si conclus entre 26 juillet 2000 et avant le 3 décembre 2009**
 - sur base d'une procédure de mise en concurrence équitable **sans dépasser 30 ans**
 - sur base autre que concurrence équitable **la durée du contrat est limitée à la durée maximale prévue par le Règlement**

Conséquences du règlement OSP pour le ferroviaire en France

Conventions passées entre la SNCF et les AO sont proches du contrat de SP définis par le règlement OSP, mais importants bouleversements dès que les AO voudront exercer leurs droits.

Rapport Grignon : préparer les mesures les mesures qui vont mettre fin au monopole de la SNCF pour les services régionaux de voyageurs avec pour objectif une meilleure maîtrise des dépenses TER

Proposition : **Expérimentation** à partir de 2012

Le rapport aborde tous les aspects de cette ouverture à la concurrence et les modifications législatives et réglementaires qu'elles impliquent

Conséquences du règlement OSP pour le ferroviaire en France

Le périmètre concerné

- **Groupement** de lignes cohérent et équilibré (*ex allemand*)
- **Allotissement** d'un ensemble de lignes d'aménagement du territoire (*ex anglais*)

Préconisation du groupement

Nécessité de

- modifier la LOTI,
- donner un cadre réglementaire pour que
 - l'AOT dispose des données fiables pour définir **un périmètre pertinent**
 - les opérateurs disposent de données fiables pour élaborer une **offre pertinente**

Conséquences du règlement OSP pour le ferroviaire en France

Tarification, distribution et répartition des recettes

L'AOT indiquer le mode dans un cahier des charges

Préconisation de ne pas modifier

- le système de tarification afin de préserver le bénéfice de la continuité tarifaire**
- Le système de distribution**
- Nécessité de disposer de données de recettes fiables en cohérence avec la fréquentation**

Conséquences du règlement OSP pour le ferroviaire en France

Accès en gare et service en gare

- **Besoin d'un accès transparent et non discriminatoire aux services en gare**
- **Pas de proposition de modifications législatives, l'Etat reste propriétaire par l'intermédiaire la SNCF à l'exception des voies et des quais latéraux**
- **L'exploitant passe un contrat avec « Gares et connexions »**

Conséquences du règlement OSP pour le ferroviaire en France

Matériel roulant : propriété et utilisation

Sur l'ensemble du parc TER

- 46% fonds propres de la SNCF : matériel **ancien**
- 54% subventionné par les Régions : matériel **récent**

SNCF est propriétaire **juridique** du parc TER à 93%

- 6,4% financé par crédit-bail = propriété des banques
- 0,6 % propriété des Régions

A terme préconisations

- Transfert de la propriété du matériel roulant à la Région
- Accès des opérateurs aux ateliers de maintenance
- Transfert de la propriété des ateliers TER à la Région

Pour l'expérimentation : sous-traitance de la maintenance

Conséquences du règlement OSP pour le ferroviaire en France

La sûreté

Un corpus législatif ancien : loi sur la police des ch de fer de 1845 et le décret de 1842

En 2006 création du Service national de la sécurité ferroviaire (RFN, RATP, Métro de Lille, Lyon, Marseille,...)

Surveillance générale la SNCF (SUGE) : loi du 15 nov 2001

Sociétés de gardiennage : loi du 12 juillet 1983

Problématique : maintien du niveau de sûreté

- AO doit définir le système de sûreté
- Adaptation de la loi du 15 nov 2001 pour donner aux autres EF le même agrément qu'à la SNCF

Conséquences du règlement OSP pour le ferroviaire en France

Relations contractuelles entre l'AOT et l'exploitant

Besoin de modifier la LOTI : convention AOT / SNCF

2 types de contrat de droit public

- **Le marché public de service : pour l'opérateur risques sont limités aux coûts : risque industriel**
- **La délégation de service public (DSP): l'opérateur assume en plus tout ou partie du risque commercial**

Le choix doit appartenir à l'AOT. Le rapport préconise la DSP

Auparavant la SNCF devra fournir des comptes transparents

Conséquences du règlement OSP pour le ferroviaire en France

Les aspects sociaux : un sujet explosif

- Coexistence de **2 régimes distincts de protection sociale**
- La loi doit poser le **principe du transfert** des contrats de travail.
- Le transfert ne pourra être que **dérogatoire** par rapport au CT et restera facultatif aux agents et salariés auxquels s'appliqueront des critères négociés
- A terme besoin d'un **accord collectif** au niveau national
- A défaut un décret précisera les conditions de transfert

Le règlement 1371/2007 sur les droits des voyageurs

Objectif : sauvegarder les droits de la partie faible du contrat des voyageurs

Application maximale : ensemble des services ferroviaires de transport de voyageurs **internationaux et nationaux, y compris régionaux et périurbains** *mais possibilité d'exclure ces derniers sans limite de temps*

Possibilité pour les EM d'exclure tous les services nationaux pendant 5 ans renouvelable 2 fois (= 15 ans maximum)

MAIS des dispositions ne peuvent faire l'objet de dérogations : « **socle commun de droits minimum** »

- Distribution des billets via certains canaux
- Extension du système de responsabilité actuel
- Principe du droit au transport des personnes handicapées et à MR
- Sécurité personnelle des voyageurs

Le règlement 1371/2007 sur les droits des voyageurs

- ❑ Extension de la COTIF à tous les voyageurs nationaux
- ❑ Obligation d'informations avant et pendant le voyage
- ❑ Renforcement des droits en cas de retard
 - Si retard prévisible > 60' remboursement intégral pour partie non effectuée et partie effectuée si sans intérêt et voyage retour
 - Si absence de remboursement et retard à l'arrivée $\geq 60'$ et $\leq 119'$ indemnisation = 25% prix billet
 - Si absence de remboursement et retard à l'arrivée $\geq 120'$ indemnisation = 50% prix billet
- ❑ Droit des personnes handicapées et à MR (conditions = autres citoyens)

Directive sur la certification des conducteurs de trains

- ❑ Le volet social de l'ouverture du secteur ferroviaire
- ❑ Il faut des règles du jeu sociales claires :
 - un élément essentiel pour la sécurité
 - la nécessité de disposer de référentiels communs
 - le risque de "dumping social"
- ❑ Éviter les écueils constatés dans le secteur routier
- ❑ La CER et ETF, soutenues par le PE et les EM, ont obtenu de la Commission
 - la **conversion de l'accord** sur le personnel en interopérabilité **en directive** (Directive 2005/45 = reprise intégrale de l'accord)
 - la prise en compte de l'accord sur la licence dans le projet de directive sur la certification du personnel de bord

Directive sur la certification des conducteurs de trains

- ❑ La directive 2007/59 fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de trains
- ❑ Tout conducteur doit être en possession :
 - d'une licence délivrée par l'autorité de sécurité
 - Âge minimum 20 ans/18 ans
 - 9 ans d'enseignement primaire et secondaire avec succès
 - Aptitudes physiques et psychologiques
 - Connaissances professionnelles requises
 - d'une attestation de sécurité délivrée par **EF** ou **GI**
 - Connaissances linguistiques
 - Connaissance et compétences professionnelles requises relatives au matériel
 - Connaissance et compétences professionnelles requises relatives à l'infrastructure

Cela ne dispense pas les EF (et GI) de garder la responsabilité

- *opérationnelle qui leur incombe (Sécurité, Formation de leur personnel)*
- *du suivi et du contrôle des compétences et des comportements*

Principe de remboursement de la formation en cas de départ anticipé

Modèle de certification des conducteurs

LICENCE

de conducteur de train

Propriété de l'agent (exemplaire unique)



Garde sa validité en cours si cessation d'emploi,
mais demandée par l'employeur (EF ou GI)

Identifie

Agent (nom, prénom, date/lieu de naissance, photo, signature, adresse)

Autorité qui a délivré, dates de délivrance et d'expiration

Durée de validité = 5 ans

Autorité compétente délivrée par l'employeur (par EF ou GI) dont

Reconnaissance mutuelle entre États membres

ATTESTATION

«harmonisée complémentaire»

perd sa validité si cessation d'emploi Atteste

Si employeur = EF	Si employeur = GI
formation reçue	infrastructures et matériel autorisés
+	
contrôles périodiques	

Identifie

Agent

Catégorie A, B, C,

Type de matériel, Infrastructures

EF ou GI (nom, adresse) qui a délivré

délivrée par
ou

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Loi 2009-1503 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports » (1)

- ❑ **Objectif** : répondre dans l'esprit à la 2001/14
- ❑ **Constat** : Faiblesse de la mission de contrôle
- ❑ **25 juin 2008** : mise en demeure de la Commission
- ❑ **Une adoption difficile** :
 - 10 septembre 2008 : Présentation du projet au CM
 - 22 septembre 2009 : adoption par l'AN d'un texte fortement amendé
 - 3 novembre 2009 : Adoption définitive
 - 9 novembre 2009 : saisine du Conseil constitutionnel
 - 8 décembre 2009 : promulgation

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Loi 2009-1503 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports » (2)

- Titre I consacré aux modifications des principaux textes français concernant l'organisation des transports**
 - **LOTI, Loi portant création de RFF, Ordonnance n°59-151**
- Titre II Dispositions particulières : rapport solutions pour le remboursement de la dette par RFF**
- Titre III De la régulation des activités ferroviaires**
- Titre IV De certaines concessions routières**
- Titre V Du transport routier**
- Titre VI Dispositions relatives à l'aviation civile**

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Principales modifications apportées à la LOTI

- ❑ Autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule de transport ferroviaire : Premier pas vers une **reconnaissance mutuelle**
- ❑ Définition du réseau ferroviaire (**ouvert**), le RFN n'est que la partie centrale, lignes ferroviaires ouvert à la circulation publique , voies des ports, terminaux, lignes du RER gérées par la RATP,...
- ❑ Confirmation séparation comptable GI/EF et SNCF **gestionnaire de gares** au 01/01/2011 : séparation comptable et contrat avec EF
- ❑ Les conditions d'accès au réseau définies au niveau de la LOTI (sillon, contrat, transfert interdit) et **élargies à des candidats non EF**
- ❑ Ouverture voyageurs : application stricte de la directive 91/440 modifiée
- ❑ Confirmation des rôles de l'Etat , de RFF, et des titulaires de PPP
- ❑ Création **au sein de la SNCF** d'un **service gestionnaire du trafic et des circulations complètement indépendant**.
 - *Directeur hiérarchiquement indépendant du Président de la SNCF*
 - *Budget propre : financement assuré par RFF*

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Principales modifications apportées à la LOTI (2)

- **Transposition stricte de la directive 2007/59 : nécessité de disposer d'une licence pour conduire un train au 1er juin 2011, reportée au**
 - **au 1er juin 2013 pour les conducteurs n'effectuant que des services intérieurs**
 - **Au 1er juin 2018 pour les conducteurs régulièrement habilités à la conduite des trains au 1er juin 2011**
 - **Sanctions lourdes : 1 an d'emprisonnement et 75000€ d'amende X 5**
 - **Ne s'applique pas aux circulations limitées et à vitesse réduite**
- **Entrée en vigueur du Règlement 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs le 4 décembre 2009 :**
 - En ne retenant que les seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que le 1 du 20 la France utilise pleinement les possibilités d'exclusion permises**
 - **Exclusion sans limite de temps pour tous les services régionaux et périurbains**
 - **Exclusion pendant 5 ans renouvelable 2 fois (= 15 ans maximum) de tous les services nationaux**

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Modifications de la loi 97-135

- La loi portant création de RFF est modifiée de façon à faciliter la **mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)**
 - **Modèle Shortlines** : sur les lignes à faible trafic et réservées au fret RFF a la possibilité de déroger au monopole légal de la SNCF dans ses missions fonctions de gestionnaire des circulations et d'entretien du réseau
 - **Optimisation des moyens techniques et humains en fonction des besoins**
 - **Polyvalence**
 - **Transfert des gares fret y compris voies de débord**
- **Création d'un conseil du développement durable du RFF**

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Modifications de l'Ordonnance sur l'organisation des transports de la Région IdF

- L'ordonnance 59-151 est modifiée de façon **surprenante** et **contestable** :
 - Le STIF chargé d'organiser les services de transports publics réguliers de personnes en IdF,
 - La RATP confirmée dans ses fonctions de GI conjointement avec le STIF dans la limite des compétences de RFF,
 - Les biens de la RATP, notamment le matériel roulant, sont transférés au STIF à titre gratuit ?!!
 - Des immeubles du STIF transférés à la RATP, avec droit de reprise avec indemnité ?!!
 - Les biens constitutifs de l'infrastructure transférés en pleine propriété à la RATP à titre gratuit ?!!
 - L'exécution des services de transports se poursuivent dans le cadre des contrats actuels jusqu'au :
 - 31/12/2024 pour les Services réguliers de transports routiers
 - 31/12/2029 pour les services réguliers de transport par tramway
 - 31/12/2039 pour les autres services réguliers de transports guidés

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Création de l'ARAF

- ❑ Création d'une **autorité publique indépendante** : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)
- ❑ Ses grandes missions :
 - Veiller à ce que les conditions d'**accès** au réseau ferroviaire n'entravent pas le développement de la concurrence ,
 - Observer les conditions d'**accès** au réseau ferroviaire, procéder aux consultations utiles , formuler et publier toute recommandations,
 - Veiller à ce que l'**accès** aux capacités et aux différentes prestations associées soient accordées de façon non discriminatoire
 - S'assurer de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques des GI et EF, et à ce titre veiller à la bonne application des dispositions concernant le **service gestionnaire des trafics et de la circulation**
- ❑ **Domaine de compétence** : réseau ferroviaire **défini par la LOTI**

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Titre III de la loi 2009-1503

Création de l'ARAF (2)

- ❑ **Composition : 7 membres non révocables, mandat non renouvelable de 6 ans, incompatible avec tout mandat électif**
- ❑ **Pouvoir réglementaire supplétif = fixe les règles concernant :**
 - **les conditions de raccordement au réseau ferroviaire**
 - **les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation**
 - **les conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et les conditions de leur utilisation**
 - **les périmètres de chaque activité comptablement séparées et les principes déterminant les relations financières entre ces activités**

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Titre III de la loi 2009-1503

Création de l'ARAF (3)

- Large pouvoir de contrôle et d'investigation notamment dans les comptes de la SNCF
 - S'assure que le **cabotage national** n'est pas objet principal d'un service de transport international de voyageurs
 - Se prononce sur la viabilité économique d'un **contrat de service public**
 - À la demande des parties émet un avis sur **les accords cadres**
 - Approuve les règles de **séparation comptable, d'imputation, les périmètres comptables sous l'angle de l'absence de discrimination, de subvention croisée ou de distorsion de concurrence** proposées par les opérateurs. (principalement la SNCF mais aussi la RATP et les OFP)
 - Émet un avis **conforme** sur la fixation des redevances d'infrastructure
 - Émet un avis **motivé** sur le DRR
 - Émet un avis sur les tarifs des services de transport à la demande de l'AO en cas d'attribution sans mise en concurrence préalable
 - Est consultée sur tous les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau, à la conception, à la réalisation et l'utilisation des infrastructures

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Titre III de la loi 2009-1503

Création de l'ARAF (4)

- ❑ Qui peut saisir l'ARAF ? **Toute personne**
 - *s'estimant victime de la part de l'EPSF d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de toute autre pratique restreignant l'accès*
 - *autorisée à demander des capacités s'estimant victime d'une discrimination ou de toute autre pratique liés à l'accès (DRR, répartition, redevances, droit d'accès, ...)*
- ❑ L'ARAF **se prononce 2 mois au plus tard après la saisine**. Elle fixe les modalités d'accès et ses conditions d'utilisation. **La décision est notifiée aux parties et publiée au JO.**
- ❑ En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès l'ARAF peut ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires
- ❑ Les décisions sont susceptibles de **recours en annulation ou en réformation** dans un délai d'un mois auprès de la **Cour d'appel de Paris**

Transposition du 3ème paquet ferroviaire

Titre III de la loi 2009-1503

Création de l'ARAF (5)

- ❑ Un réel pouvoir de sanction
- ❑ L'ARAF peut sanctionner les manquements constatés d'un GI ou d'une EF concernant les règles d'accès au réseau
 - D'abord par une **mise en demeure**. Si l'intéressé ne se conforme pas dans le délai imparti
 - Par une **interdiction temporaire d'accès d'un an maximum**
 - Par une **sanction pécuniaire** proportionnée à la gravité sans pouvoir excéder 3% HT du CA du dernier exercice clos réalisé en France, porté à 5% en cas de nouvelle violation
- ❑ Les manquements sont constatés par des agents habilités de l'ARAF
- ❑ Le collège siège à huis clos. Les parties peuvent être présentes
- ❑ Le collège délibère hors la présence des agents ayant constaté les manquements et ceux ayant instruit le dossier.
- ❑ Les décisions sont susceptibles de recours devant le Conseil d'État

Le premier avis de l'ARAF

- ❑ **Sur DRR 2011 6/12/10 l'ARAF émet le 2/2/11**
 - Un **avis motivé** sur l'ensemble du DRR
 - Un **avis conforme** sur le projet de tarification fixant les redevances concernant sur les seules prestations minimales
- ❑ **Principales lignes directrices**
 - **Situation du réseau : contraintes fortes sur le graphique de circulation**
 - **Nb insuffisant et qualité inégale des sillons**
 - **Inadéquation des mécanismes économiques et tarifaires**
 - **Complexité et manque de visibilité du DRR**

Tarification de l'Infra

Évolution depuis création de RFF (2)

- En 1997, le niveau des péages a principalement été fixé sur la base des principes suivants : **reconduction des principes retenus pour le compte d'infrastructure depuis 1983** :
 - Coût **marginal** des utilisateurs ou de leurs financeurs (les AO essentiellement)
 - Coût **complet** pour le Transilien
 - Émergence du concept de « capacité contributive à payer » à opposer au financement du développement de l'infrastructure au coût complet déduction faite des concours publics (*article 4 du décret 97-444*)
- Un relèvement des péages a été réalisé en 1999 pour **respecter le ratio recettes commerciales/charges (norme Eurostat sur la qualification de dette publique)** associé à un « effort propre » imposé à la SNCF-EF augmentant le niveau réel des péages de 183 M€ en 3 ans.
- Une nouvelle orientation a été donnée aux péages d'infrastructure en 2003 : **atteindre l'égalité entre péages et convention de gestion**

Tarification de l'Infra

Des principes multiples et non clairement explicités

- Les barèmes conduisant aux montants de péages décidés sont fondés sur une logique de :
 - Valeur d'usage de l'infrastructure estimée en densité de circulation plus ou moins grande suivant les sections élémentaires :
 - Qualité de l'infrastructure : *LGV vs reste du réseau*
 - *Classement des tronçons en catégories*
 - *Réseau classique A, B, C, D, E*
 - *LGV N1, N2, N3.*
 - Signal économique donné aux utilisateurs : *modulation horaire du DRS*

Tarification de l'Infra

La structure des redevances d'infrastructure (1)

- ❑ **Un ensemble de droits compose la redevance d'infrastructure versée par les EF à RFF.**
 - **Le DA** : permet d'accéder à la section élémentaire, indépendant du volume de trafic jusqu'en 2006.
 - **Le DRS** : paye la réservation de sillons que ceux-ci soient consommés ou non
 - **Le DC**: dépendant du seul type de circulation réalisé (voyageur ou fret), prix au km
 - **Le DRAG** : droit d'arrêt en gare
 - **La RCE** : permet d'accéder aux ITE, identique selon le type de circulation électrique prix au train-km
 - **La RCTE** : destinée à couvrir le transport de l'énergie hors RFN, les pertes sur le RFN, la gestion prix au train-km électrique, variable selon la circulation

Tarification de l'Infra

La structure des redevances d'infrastructure (2)

De forts écarts entre tronçons de lignes sans rapport avec le coût de la convention de gestion affectable aux différents tronçons

- Sur les LGV et les parties les plus chargées du réseau, le péage est très supérieur au coût d'exploitation et d'entretien.
- Sur les « petites » lignes (catégorie E) le péage est très inférieur au coût de la convention de gestion (RFF estime ainsi qu'en 2004 il n'était couvert qu'à concurrence d'environ 15 % par les péages).

Ce système ne donne pas nécessairement un signal économique pertinent mais :

- il permet une forme de péréquation favorable à l'aménagement du territoire
- un niveau de péage inférieur au montant de la convention de gestion ne pose pas de problème de principe dès lors que le coût marginal est couvert.

Tarification de l'Infra

Le rapport de l'IGF et du CGPC en juillet 2007 (1)

- **Objectif majeur : équilibre économique de RFF**
- **Référence limitée à la directive 2001/14**
- **Proposition d'une nouvelle décomposition**
 - **Charges directement liées aux circulations: droit de circulation**
 - **Charges fixes : droit d'accès**
 - **Autres charges comme l'amortissement du capital couvertes par un droit majoré jusqu'à un niveau de couverture fixé par l'État (art 8.1 de la directive 2001/14)**

Tarification de l'Infra

Le rapport de l'IGF et du CGPC en juillet 2007 (2)

- ❑ **2 logiques de recouvrement des coûts fixes et autres charges.**
 - Pour les activités conventionnées (TER, IdF et TET) une **tarification binôme** séparant une part fixe destinée à couvrir les coûts fixes (*droit d'entrée forfaitaire payé par l'AO*) et une part variable destinée à couvrir le coût marginal, augmenté d'un terme de majoration en cas d'utilisation proche de la limite de la capacité de la **ligne** et de la **gare**
 - Pour les activités concurrentielles (TGV, Fret) **pas de tarification d'accès**, une tarification destinée à couvrir le coût marginal, les coûts fixes et autres charges seraient couvertes par un **terme de majoration fondé sur la capacité contributive**
- ❑ **Proposition pour le fret d'un péage virtuel versé par l'État pour compenser l'insuffisance actuelle de couverture**
- ❑ **Proposition d'un fonds de péréquation**

Tarification de l'Infra

La révision du décret tarification (1)

- ❑ Sur base du rapport IGF CGPC et directive 2001/14 État modifie le décret 97-446 se fonde sur l'article 8.1 pour établir une redevance supérieure « au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire et ériger comme principe la disposition permettant le « *recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et, si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale* ».
- ❑ Le décret établit 3 redevances :
 - La redevance de réservation (RR)
 - La redevance de circulation (RC)
 - La redevance d'accès (RA)

Tarification de l'Infra

La révision du décret tarification (2)

- ❑ La redevance de réservation (RR)
 - couvrir tout ou partie des **coûts du capital investi**.
 - correspond à la réservation d'une capacité d'infrastructure
 - exigible **même si cette capacité n'est pas utilisée**.
 - calculée à partir d'un prix kilométrique par catégorie ou par sous-catégorie de section élémentaire et appliqué à toute la longueur de la section.
 - due par toute EF utilisatrice de réseau ferré national
 - ou candidat non EF attributaire d'une capacité

Tarifification de l'Infra

La révision du décret tarification (3)

- Les modulations possibles de la RR :
 - **Origine ou destination** du trajet ;
 - **Période horaire** d'utilisation de la section élémentaire ;
 - **type de convoi**, notamment de sa capacité d'emport, ou du type de services ;
 - **Qualité** des sillons proposés ;
 - **Rareté** des capacités (ligne ou section de ligne saturée), y compris en gare ;
 - **Coûts environnementaux**, liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents ;
 - Engagements sur le **délai** d'acheminement ;
 - Utilisation par le demandeur ;
 - **Délai** entre la demande et la date prévue.

Tarification de l'Infra

La révision du décret tarification (4)

❑ La redevance de circulation (RC)

- couvrir la part variable des charges d'exploitation et de maintenance du réseau supportées par RFF.
- correspond à la circulation effective sur cette section.
- calculée compte tenu d'un prix kilométrique par catégorie ou sous-catégorie de section élémentaire appliqué à la distance parcourue

❑ Modulations possibles

- type de convoi ou de trafic,
- tonnage,
- mode de traction ou de l'inclusion, dans un convoi, de matériels roulants ou de marchandises entraînant des contraintes particulières.

❑ La redevance de circulation est due par toute entreprise ferroviaire utilisant le réseau ferré national.

Tarification de l'Infra

La révision du décret tarification (5)

❑ La redevance d'accès (RA)

- Ne concerne que **les services publics de transport de voyageurs** assurés en exécution d'un contrat conclu par une AOT.
- En contrepartie de la RA, RFF met à la disposition des services organisés par cette autorité **des capacités d'infrastructure**.
- Couvrir la **quote-part des charges fixes d'exploitation et de maintenance des lignes** autres que les lignes à grande vitesse pour la mise à disposition des capacités offertes
- Sauf en Île-de-France, où il est dû par le Syndicat des transports d'Île-de-France, **ce montant est dû par l'État**.

Énergie électrique

Évolution du système

❑ Système ferroviaire intégré

- Mesure de l'énergie à l'entrée des sous-stations
- Compagnies ferroviaires productrices d'électricité ex SHEM
- Entre SNCF et EDF un contrat d'échange et un contrat d'achat

❑ Ouverture électrique

- EDF partitionnée entre EDF-RTE et EDF-Production
- EDF-RTE contracte avec des responsable d'équilibre en charge de la couverture financière des écarts demi-horaires entre prévisions de consommation et consommations réelles
- 1er juillet 2000 RFF et la SNCF deviennent consommateurs éligibles
- En 2004 RFF est responsable d'équilibre pour le ferroviaire
- En 2007 SNCF est responsable d'équilibre pour sa consommation

❑ Ouverture ferroviaire

- Nécessité d'équiper les engins moteurs d'un compteur et d'un système de décompte

Énergie électrique

Mise en place de 3 redevances

- RCE : Redevance pour l'accès aux installations de traction électrique
- RCTE : Redevance Complémentaire de Traction Électrique pour le transport hors RFN de l'énergie et pour l'énergie consommée sur RFN en amont de la consommation par l'EF
- RFE : Redevance de Fourniture d'Electricité, lorsque RFF est fournisseur d'énergie

Énergie électrique

RCE

- ❑ La redevance pour l'accès aux installations de traction électrique (RCE)
 - couvre une **fraction du coût d'entretien et d'exploitation** du réseau de transport et de distribution propre à RFF, c'est-à-dire les sous-stations et les caténaires ;
 - est payée par **tous les engins électriques** ;
 - est facturée en train-kilomètres électriques (0,241 €/train-km électrique en 2012) ;
 - ne fait pas l'objet de régularisation périodique.

Énergie électrique

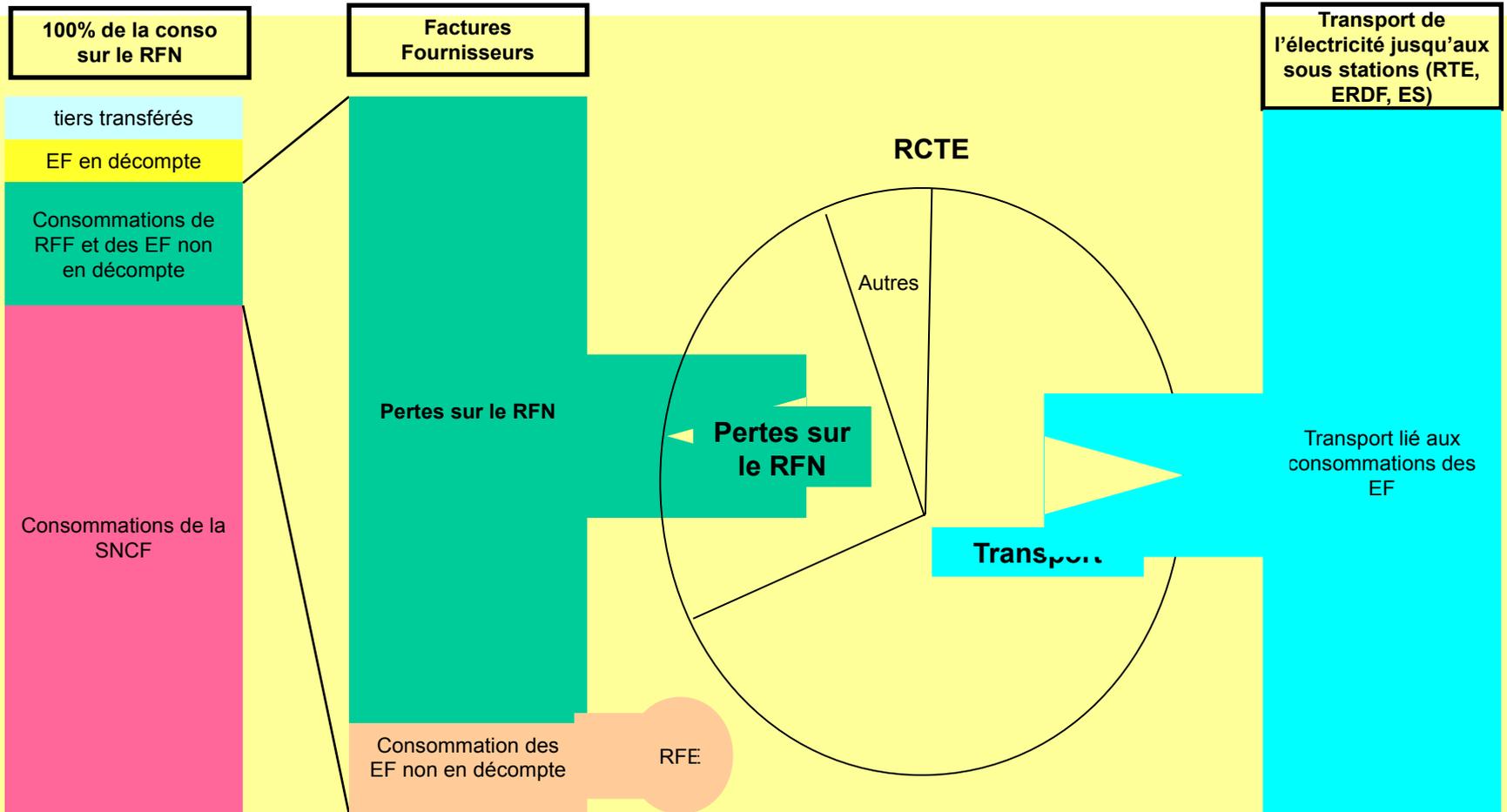
RCTE

La RCTE couvre

- les charges de **transport** de l'électricité haute tension **en amont du réseau ferré national**,
- celles de l'électricité haute tension correspondant à la consommation d'énergie dans les installations de RFF,
- les **prestations de Responsable d'équilibre de RFF**,
- la Contribution pour le Service Public de l'Electricité (CSPE),
- du coût de la gestion du système de comptage de l'énergie électrique (**SOCLE**) et des autres dépenses de charge d'électricité de traction.

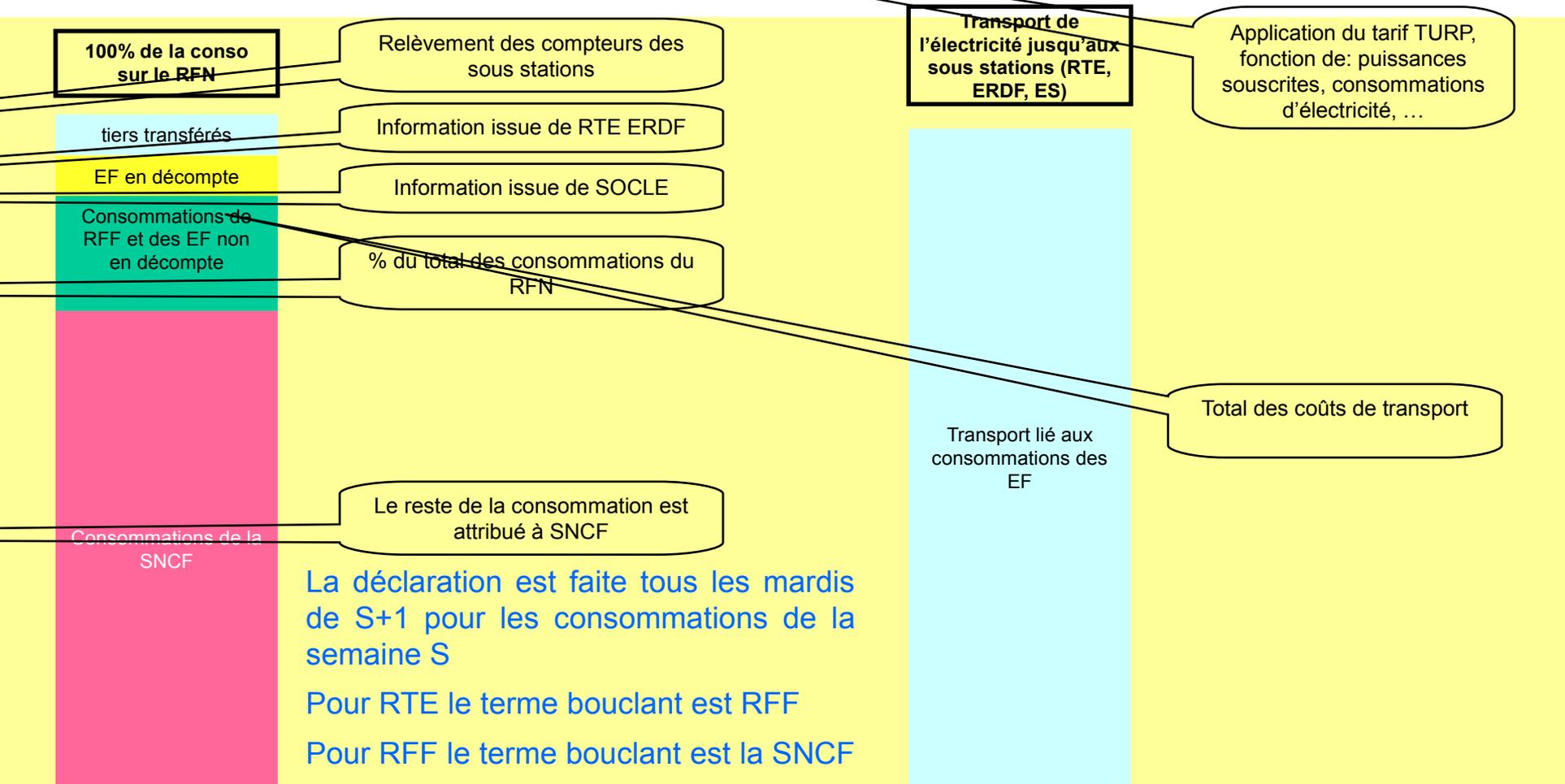
Énergie électrique

Répartition de la consommation sur RFN (1)



Énergie électrique

Répartition de la consommation sur RFN (2)



Nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (1)

Les services à fournir par les Gestionnaires d'Infrastructure de services (GIS)

□ IS : annexe II directive 2012/34

□ Les grands principes

- Les prestations de base
- Les prestations complémentaires
- Le concept de prestations régulées
- Redevances liée aux coûts réels de la prestation et modulables

Nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs

Les services à fournir dans les gares de voyageurs

❑ *Le service de base*

- L'usage d'installations pour passagers, personnels et prestataires
- Les services d'accueil, d'information et d'orientation
- Les prestations résultant d'une exigence réglementaire
- La manœuvre d'installations de sécurité (IS)

❑ *Les prestations complémentaires*

- Le préchauffage
- Locaux pour opérations de vente : convention d'occupation du domaine public
- Locaux pour le personnel d'accompagnement et de conduite
- Installations pour des services : avitaillement, nettoyage,...

Nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (3)

Installations existantes de distribution d'électricité

- ❑ *Le service de base*
 - L'usage d'installations des installations de traction électrique
 - Acheminement de l'énergie au point de consommation

- ❑ *Les prestations complémentaires*
 - La fourniture de l'énergie électrique ,...

Une nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (4)

Gares de triage, de formation de trains, voies de remisage terminaux de marchandises

❑ *Le service de base*

- L'utilisation des installations désignées : **occupation non constitutive de droits réels du domaine public ferroviaire**
- La **manœuvre des IS** lorsque la réglementation l'impose au **GIS**
- Prestations relevant d'une **exigence législative ou réglementaire**

❑ *Les prestations complémentaires*

- La fourniture de l'énergie électrique , de combustible
- Les services de manœuvre
- Manutention avec **installations ou équipements spécialisés**
- **Pilotage**
- Contrats sur mesure pour **MD** et **convois spéciaux**

Nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (5)

Installations d'approvisionnement en **combustibles** et en **sable**

- ❑ *Le service de base*
 - Installations désignées selon les règles de sécurité
 - Accès **aux passerelles de visite de toiture**
- ❑ *Les prestations complémentaires*
 - La fourniture de **combustible** et evt du **sable**
 - Les services de manœuvre
 - Pilotage à l'intérieur du site
- ❑ **Contrat national autorisant accès à tout dépôt disposant des installations adéquates**

Nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (6)

Centre d'entretien et autres installations pour maintenance légère

❑ *Le service de base*

- Utilisation des installations et équipements nécessaires aux opérations d'entretien et de maintenance légère **exclusion des opérations hors roulement**
- Accès depuis la voie publique à ces centres et installations
- **Manœuvre des IS** nécessaires à l'accès ou à l'utilisation de ces infrastructures
- **Pilotage** à l'intérieur du site

❑ **Pas** de prestations complémentaires prévues

Une nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (7)

Dans le cadre de la comptabilité séparée imposée depuis le 1/1/2011 :

- ❑ Le **CA de la SNCF** doit:
 - arrêter les redevances relatives aux biens et services en gare gérées par RFF et la SNCF,
 - s'assurer que les gares sont gérées de façon transparente et non discriminatoire
- ❑ Une **direction autonome des gares** est créée au sein de la SNCF, dotée de comptes distincts des autres activités
- ❑ Le CA ne peut déléguer ses missions en matière de gestion des gares qu'au directeur des gares, nommé par le CA
- ❑ Le **Pdt de la SNCF** est responsable du respect de la règle de séparation comptable

Une nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (8)

Les missions imposées du directeur des gares

- ❑ proposer au CA de la SNCF **les redevances des prestations régulées et fixer le coût d'immobilisation du capital des gares**
- ❑ émettre un avis préalable à toute décision concernant la gestion du personnel en charge de la gestion des gares
- ❑ établir et rendre public un **code de déontologie**, soumis à l'avis préalable de l'ARAF, s'appliquant aux agents chargés de fournir les prestations en gare
- ❑ publier un rapport d'activité qui comprend **l'extrait des comptes certifiés** du groupe SNCF relatif à direction autonome

Une nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (9)

3 types de gares pour la détermination des redevances

- ❑ Les gares de voyageurs d'intérêt **national**. *Leur périmètre de gestion correspond à une gare voyageurs ou à un ensemble fonctionnel de gares de voyageurs*
 - ❑ Les gares de voyageurs d'intérêt **régional**. *Leur périmètre de gestion correspond dans chaque région à l'ensemble des gares de cette catégorie*
 - ❑ Les gares de voyageurs d'intérêt **local**. *Leur périmètre de gestion correspond dans chaque région à l'ensemble des gares de cette catégorie*
-
- types définis en fonction de la fréquentation.
 - Les modalités d'évaluation de la fréquentation déterminées par arrêté ministériel

Une nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (10)

Les règles d'accès aux infrastructures de services

- ❑ Un principe simple : « *Lorsque, dans le cadre d'une circulation utilisant une capacité du réseau ferré national, le gestionnaire du trafic et des circulations prescrit l'accès à des voies de service, la prestation d'accès est réputée incluse pour le calcul de la somme due au titre du droit d'accès.* »
- ❑ En tant qu'entreprise historique, la SNCF doit prendre désormais toutes les mesures nécessaires pour garantir l'absence de discrimination dans la gestion de l'accès aux infrastructures de services et aux prestations qui y sont fournies pour les entreprises ferroviaires et demandeurs autorisés qui en font la demande.

Une nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (11)

Redevances relatives aux biens et services en gare

❑ Principe : Une logique de **couverture totale des coûts**

« Les redevances liées aux prestations régulées sont établies annuellement par RFF et la SNCF sur proposition du directeur des gares chacun pour les biens et services qu'il gère, aux fins de couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation de ces prestations pour chacun des périmètres de gestion des gares. »

❑ Charges de gestion retenues

- ensemble des charges courantes d'**entretien** et d'**exploitation**
- financement dotation aux amortissements des investissements
- **Coût des capitaux engagés**

❑ Comptes séparés pour l'activité en gares de voyageurs de la SNCF

Une nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (12)

Redevances des biens et services en gare (2)

Quelques règles comptables imposées :

- Si charges communes prestations non régulées et régulées **seule la quote-part prestations non régulées est à prendre en compte pour ces prestations**
- Périmètre très large de la gare : bâtiments, quais, cours, accès routiers gérés par le GI
- Base : **utilisation réelle** des IS des 3 dernières années
- Modulation en fonction du **marché immobilier environnant**
- Comptabilité analytique distinguant charges liées aux prestations régulées, non régulées et charges communes . Les redevances des prestations régulées sont calculées après déduction de 50 % des charges de gestion des charges des prestations non régulées.

Une nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (13)

Une instance régionale de concertation pour chaque gare nationale

❑ Composition

- SNCF Gares&Connexions
- RFF
- Chaque AOT
- Chaque EF et leurs organisations professionnelles
- Possibilité associer collectivité locale ou personne morale
- Le préfet de Région fixe la composition par arrêté

❑ Mission

- Toute question concernant les prestations rendues
- Avis sur les programmes d'investissements

Une nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (14)

Le document de référence des gares

- Etabli par la direction autonome pour **toutes** les gares gérées
- Annexé au document de référence du réseau
- Soumis aux **AOT** et aux **EF**

Contenu

- **Prestations régulées** fournies
- Les conditions : **horaires et tarifs des redevances**
- **CG** du contrat avec SNCF Gares&Connexions
- Données de RFF concernant son patrimoine en gare
- **Justification** de la détermination des redevances

Une nouvelle étape de la transposition

Le décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services (15)

Pour les gares **régionales** et **locales**

- ❑ Sur demande de l'AOT SNCF Gares&Connexions est tenue de proposer une **convention pluriannuelle** qui précise :
 - Les programmes d'**investissements** de renouvellement et de mise aux normes
 - Les modalités de leur **financement**
 - La rémunération couvre l'ensemble des investissements et des charges
 - Les EF assurant les services organisés par l'AOT rémunèrent SNCF Gares&Connexions
 - SNCF Gares&Connexions rétrocède à l'AOT les redevances reçues des **EF assurant des services non organisés par l'AOT**
- ❑ SNCF Gares&Connexions n'a **pas le monopole de la gestion des gares**

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

❑ 2 des **principes fondamentaux** nouveaux de la directive 91/440 :

- La séparation GI EF
- L'octroi de droit d'accès à EF

imposent une révision de la COTIF entrée en vigueur le 1er mai 1985

❑ La 9ème procédure de révision engagée en 1993 aboutit au **processus de Vilnius** et donne naissance à une nouvelle COTIF en 1999

❑ Modifications des RU existantes **CIM et CIV**

❑ Apparition de **5 nouvelles RU** qui concernent :

- Marchandises dangereuses
- Utilisation de véhicules
- Utilisation de l'infrastructure
- La validation de normes techniques et adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire (APTU),
- Procédure d'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autre matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF);

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Principales modifications aux RU-CIM et RU-CIV (1)

- ❑ Suppression de la notion de **lignes inscrites**, *sf si complément maritime ou navigation intérieure*

- ❑ Plus grande liberté contractuelle
 - Suppression de **l'obligation de transporter**
 - Suppression de **l'obligation tarifaire**

- ❑ En plus du régime traditionnel de responsabilité : **la co-traitance** : responsabilité solidaire *sf en cas de blessure ou mort de voyageurs*

- ❑ Un nouveau régime : **la sous-traitance** le transporteur principal est seul responsable, les autres transporteurs sont dit substitués

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Principales modifications aux RU-CIV et RU CIM(2)

- ❑ Toute clause contraire aux RU-CIV et RU-CIM est **réputée non écrite**.
Mais EF peuvent prévoir des clauses plus favorables
- ❑ Possibilité d'établir un **billet électronique** *sous réserve de la même force probante*
- ❑ Champ d'application **élargi** : Les RU-CIM s'appliquent si :
 - le lieu de prise en charge ou le lieu de livraison est situé dans **1 État membre de l'OTIF**
 - les parties conviennent d'appliquer la CIM

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (1)

5 nouveaux appendices

- Appendice C Règlement concernant le transport des **Marchandises dangereuses (MD)** appelé communément le **RID**
- Appendice D Règlement concernant les contrats d'**utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU-CUV)**
- Appendice E Règles uniformes concernant le contrat de **l'utilisation de l'infrastructure (RU-CUI)**
- Appendice F Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et **l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU-APTU)**
- Appendice G Règles uniformes concernant **l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU-ATMF)**

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (2)

Appendice C Un Règlement ferroviaire pour le transport des **Marchandises dangereuses (MD)**

- ❑ Le Règlement concernant le transport des MD se borne à définir le champ d'application et renvoie vers l' **annexe** c'est elle qu'on appelé communément le **RID**
- ❑ L'annexe document volumineux et détaillé
- ❑ Tout État partie au RID doit désigner une **autorité compétente** chargée de vérifier l'application du RID
- ❑ Toute EF qui transporte des MD doit avoir 1 ou plusieurs **conseillers à la sécurité**, ayant satisfait à un examen sous le contrôle de l'autorité compétente
- ❑ Si l'EF transporte des MD **à haut risque** : obligation d'établir un **plan de sûreté**

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (3)

Appendice D : un nouvel acteur : le détenteur de véhicules

- ❑ Les RU-CUV précisent les conditions d'utilisation des véhicules en trafic international et font apparaître le concept de « détenteur »
 - Par détenteur il faut entendre celui qui exploite économiquement de manière durable le véhicule
 - Par véhicule il faut entendre tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur voies ferrées et dépourvu de moyen de traction
- ❑ Le détenteur doit figurer obligatoirement sur tout véhicule
- ❑ Tout véhicule a une « gare d'attache »
- ❑ En cas de perte par une EF indemnité limitée à la valeur usuelle
- ❑ En cas d'avarie indemnité limitée aux frais de remise en état
- ❑ Les RU CUV définissent les règles pour le versement des indemnités auxquelles les parties peuvent déroger

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (4)

Principales règles d'utilisation des véhicules

- ❑ L'EF répond du **dommage résultant de la perte ou de l'avarie** du véhicule et de ses accessoires
 - **perte = absence d'indication de lieu 3 mois après demande : indemnité limitée à la valeur usuelle, sauf faute de l'EF**
 - Si véhicule retrouvé dans les 6 mois le détenteur peut exiger le retour à la gare d'attache ou autre lieu contre restitution de l'indemnité.
 - Si pas demande ou si véhicule retrouvé 1 an après paiement de l'indemnité par l'EF, l'EF dispose du véhicule selon lois en vigueur dans l'Etat où le véhicule a été retrouvé
 - **avarie : indemnité limitée à la remise état, sauf faute de l'EF**
- ❑ Les parties peuvent convenir de dispositions différentes

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (5)

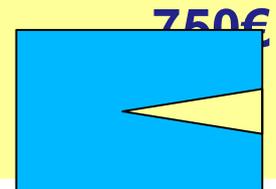
Le CUU

- ❑ Les RU-CUV peu contraignantes ont conduit l'UIC, l'ERFA et l'UIP à proposer aux EF et aux détenteurs de wagons d'établir un cadre contractuel plus précis pour faciliter les échanges internationaux : le **contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)**
- ❑ Le CUU est entré en vigueur en même temps que les RU-CUV le 1er juillet 2006 et est régulièrement actualisé.
- ❑ Il ne traite que des **conditions de remise des wagons** en tant que moyen de transport par les EF en trafic national et international,
- ❑ L'utilisation englobe parcours à charge et à vide
- ❑ L'**utilisation** et la **garde** commencent avec l'acceptation du wagon et se terminent à la remise au détenteur ou à un autre ayant droit.

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (6)

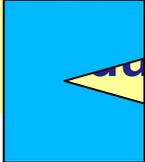
- ❑ Le CUU **prime**:
 - en trafic international sur les RU CUV
 - et en trafic national sur les prescriptions nationales.
- ❑ Le CUU s'appliquent entre les adhérents **pour autant qu'ils n'aient pas souscrit d'autres dispositions entre eux.**
- ❑ Tout contractant ayant voté contre une proposition de modification peut dénoncer le contrat dès la mise en vigueur de la modification
- ❑ Le détenteur : entité **responsable** de l'entretien du wagon,
- ❑ Annexe 9 définit les conditions pour la **visite technique d'échange** des wagons que EF doivent appliquer entre elles
- ❑ Annexe 3 définit la **Lettre Wagon** : acheminement des wagons vides
- ❑ En cas d'avaries EF effectue les réparations sans accord



Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (7)

Les principes de responsabilité du CUU (*dommage subi*)

- ❑ L' EF qui a la garde du wagon est **responsable** du dommage au wagon sauf s'il apporte preuve contraire
- ❑ Pour faciliter le traitement des avaries le catalogue des avaries (annexe 12) est appliqué de la façon suivante :
 - les avaries « détenteur » sont supportées par détenteur ; **toutefois si avarie dépasse 750 € possibilité recours contre EF s'il peut prouver que cette EF a commis une faute dans l'avarie en cause ;**
 - les avaries « EF » ne dépassant pas 750 € sont supportés par l'EF utilisatrice ;
 - les avaries « EF » dépassant 750 € sont réglées selon le principe général.
- ❑ En cas de perte d'un wagon : indemnité égale à la valeur résiduelle.
L'annexe 5 au CUU précise la méthode de calcul de la valeur résiduelle.
- ❑ Si EF déchargée tout utilisateur précédent répond  détenteur

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (8)

Les principes de responsabilité du CUU (*dommages causés*)

- ❑ Le détenteur ou un utilisateur précédent répond des dommages causés par le wagon lorsqu'une faute lui est imputable. Il garantit l'EF utilisatrice contre toute action de tiers si aucune faute ne lui est imputable
- ❑ Pour accélérer la procédure dans le cas d'un dommage de faible importance l'EF peut dans ses CGV inclure le montant par sinistre auquel elle renonce à faire valoir ses droits à l'encontre du détenteur ou d'une EF utilisatrice même si celui-ci en est responsable
- ❑ Une EF peut proposer de couvrir un détenteur dans sa propre assurance de responsabilité civile

Le CUU met pratiquement fin aux dispositions du RIV concernant l'échange des wagons.

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (9)

Appendice D Le rôle du gestionnaire d'infrastructure en matière de responsabilité

- La séparation GI/EF conduit l'OTIF à proposer que :
 - que le **GI est responsable** des dommages corporels, matériels ou pécuniaires causés au transporteur ou à ses auxiliaires ayant leur **origine dans l'infrastructure**.
 - Le GI est **déchargé** de cette responsabilité si :
 - cause extérieure
 - faute de la personne en cause
 - comportement d'un tiers que le GI ne pouvait éviter
 - L'EF répond vis-à-vis de l'ayant-droit du fait du GI. Le GI n'est pas un tiers mais un **auxiliaire dans la relation EF/Ayant-droit**

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (10)

Appendices F (RU-APTU) et G (RU-ATMF)

Un nouveau cadre pour l'harmonisation technique

Suite logique de l'Unité technique : objectif définir les conditions techniques **obligatoires** assurant l'interopérabilité entre les États membres de l'OTIF

- ❑ Les RU-APTU concernent les conditions de **validation** des **normes** techniques et d'**adoption** de **prescriptions** techniques applicables aux véhicules ferroviaires destinés au trafic international
- ❑ Les RU-ATMF concernent les conditions d'**admission technique** du matériel utilisé en trafic international
- ❑ Les RU-APTU et ATMF ont été rédigées dans la perspective d'une adaptation continue et souple du système ferroviaire.

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (11)

RU-APTU

- Par « *norme technique* » on entend toute spécification technique adoptée par un **organisme de normalisation national ou international reconnu selon les procédures qui lui sont propres** ; toute spécification technique élaborée dans le cadre des Communautés européennes est assimilée à une norme technique. La norme est d'application **volontaire**.
- Par « *prescription technique uniforme (PTU)* » on désigne toute règle, autre qu'une norme technique, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire.
- ❑ Sur demande d'un organisme habilité les normes sont validées et les PTU adoptées par la **Commission d'experts techniques (CTE)** selon la procédure définie par l'OTIF

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (12)

RU-APTU

- Tout État membre (EM),
- Toute organisation d'intégration économique régionale mandatée,
- Tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation, dans le domaine ferroviaire,
- Toute association internationale représentative,

peut **déposer** une demande de validation de normes techniques ou d'adoption d'une PTU.

- ❑ Toute demande doit comporter une évaluation des **conséquences sociales, économiques et environnementales**.
- ❑ Si objection **1/4 EM** pas d'entrée en vigueur
- ❑ La décision ne s'applique pas aux EM qui ont formulé une **objection** même partielle.
- ❑ Fin officielle de l'UT et des accords RIV et RIC

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Les nouvelles règles communes (13)

RU-ATMF

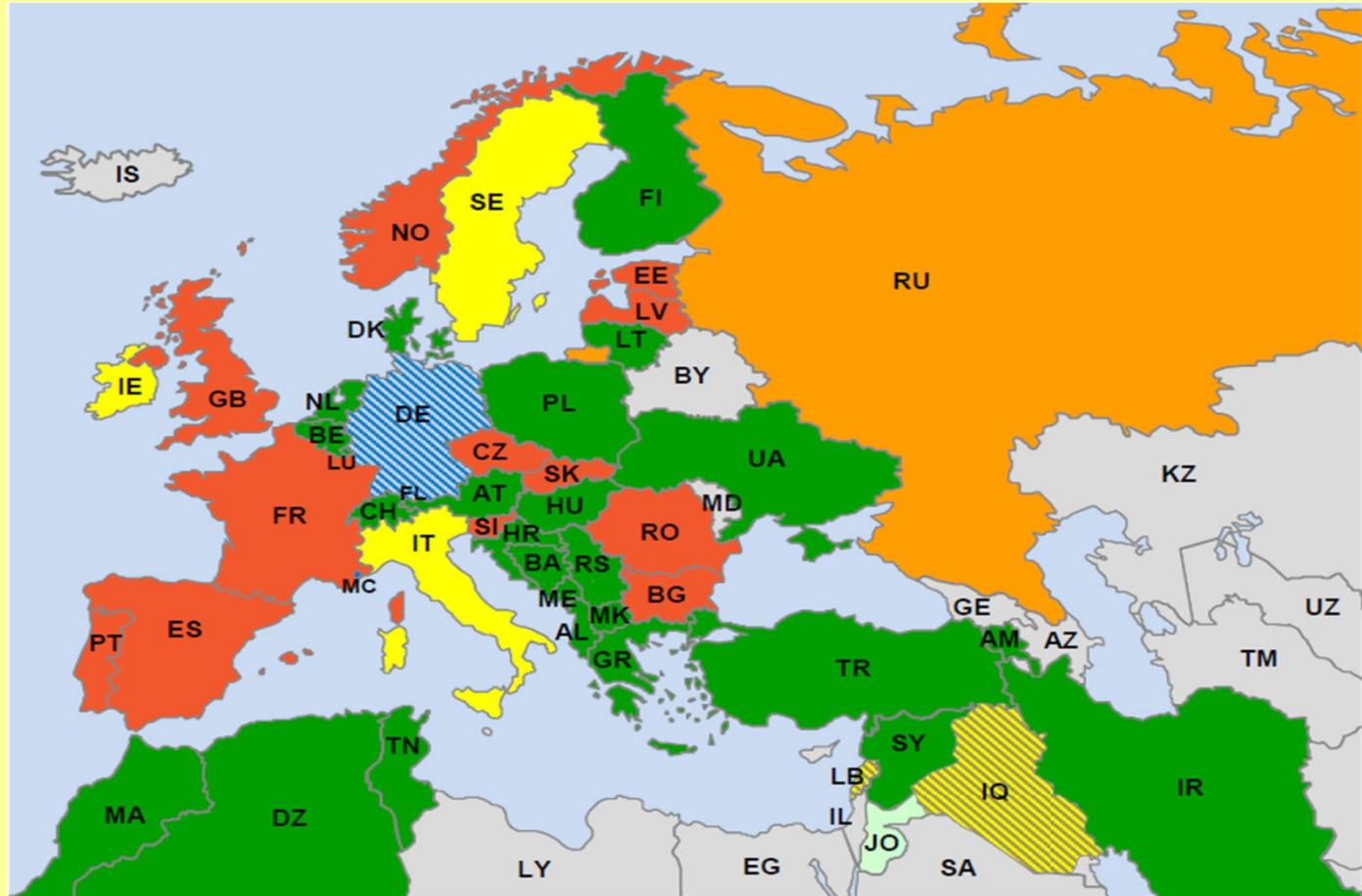
- ❑ Les RU-ATMF fixent la **procédure** selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à être utilisés en trafic international..
- ❑ L'admission technique (AT) peut s'effectuer :
 - Soit directement en octroyant **l'admission à l'exploitation** à un véhicule ferroviaire **individuel** donné,
 - soit en deux étapes :
 - admission de **type de construction** octroyée à un type donné,
 - admission à **l'exploitation** octroyée selon une procédure simplifiée aux véhicules individuels répondant à ce type de construction.
- ❑ L'AT doit être effectuée sur la base des normes et prescriptions techniques des RU-APTU ou à défaut de dispositions équivalentes.

Émergence d'un nouveau droit international ferroviaire

Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices

État au 16 février 2012
 Stand 16. Februar 2012
 Situation on 16 February 2012

- Tous les appendices de la COTIF (26)
 Alle Anhänge des COTIF (26)
 All COTIF appendices (26)
- Sans ATMF (1)
 Ohne ATMF (1)
 Without ATMF (1)
- Sans APTU/ATMF (1)
 Ohne APTU/ATMF (1)
 Without APTU/ATMF (1)
- Sans CUI/APTU/ATMF (12)
 Ohne CUI/APTU/ATMF (12)
 Without CUI/APTU/ATMF (12)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
 Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
 Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- COTIF 1999 pas encore ratifiée (3)
 COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (3)
 COTIF 1999 not yet ratified (3)
- Suspension de la qualité de membre (2)
 Ruhen der Mitgliedschaft (2)
 Membership suspended (2)
- Membres associés (1)
 Assoziierte Mitglieder (1)
 Associate Members (1)



Source CIT

Le financement des infrastructures par l'UE

Le 19 novembre 2013 le PE en soulignant l'importance d'infrastructures de transport efficaces pour ouvrir la voie à une croissance économique à LT adopte simultanément

❑ Le nouveau règlement sur le Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) qui

- identifie le réseau européen principal **structurant**
- **hiérarchise les projets** portés par les EM
- renouvelle la **gouvernance** des projets,

❑ Le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe (MEI), outil financier dédié aux réseaux transeuropéens. Il vise à

- **accélérer l'investissement sur le réseau central** des RTE essentiels pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur
- à **mobiliser les financements** provenant tant du secteur public que du secteur privé.

Le financement des infrastructures par l'UE

- ❑ Le PE estime que les RTE-T doivent figurer au premier rang des priorités du Cadre Financier Pluriannuel, avec une augmentation des crédits affectés aux RTE-T. L'enveloppe financière du MIE pour la période 2014/2020 est fixée à **26 mds €** pour les transports
- ❑ Les priorités d'investissement sont définies ci-après :
 - supprimer les **goulets d'étranglement**
 - renforcer l'**interopérabilité ferroviaire**
 - établir les liaisons manquantes et améliorer les **tronçons transfrontaliers**
 - garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme en vue des **flux de transport futurs escomptés**
 - permettre la **décarbonation** de tous les modes de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à haut rendement énergétique, tout en optimisant la sécurité.
 - optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport
 - renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'**accessibilité**

Financement des infrastructures par l'UE

- ❑ Le MIE vise ainsi à combiner les modes de transports : fer et fluvial.
 - Concernant le ferroviaire , le taux de cofinancement est de 20 % des coûts éligibles. Il peut être porté à un maximum de 40 % pour des actions relatives
 - aux goulets d'étranglement
 - aux tronçons transfrontaliers.
 - Un dispositif similaire est prévu pour les voies navigables
- ❑ Pour la France, deux projets sont concernés pour ces 2 modes différents :
 - Lyon -Turin pour le ferroviaire
 - le Canal Seine Nord Europe pour le fluvial (projet le plus important sur la programmation 2014-2020)
- ❑ Le cas de la France illustre la volonté de l'Europe de développer un réseau structurant européen au besoin par des investissements très importants.

La réforme ferroviaire en France

3 objectifs fondamentaux

. 2 rapports

- Réussir la réforme du système ferroviaire (J-L. Bianco)
- Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français (J. Auxiette)

3 objectifs fondamentaux

- mettre fin au **déséquilibre financier** du système ferroviaire français
- retrouver un fonctionnement qui tienne mieux compte du **caractère intégré du système ferroviaire** tout en respectant l'ouverture du système qu'imposent les textes de l'UE,
- assurer dans le cadre de cette ouverture des **conditions de concurrence équitables** entre les différents acteurs

La réforme ferroviaire en France

Mettre fin au déséquilibre financier

□ Le constat

- Endettement de près de 40 mds €
- Déficit structurel de RFF de 1,5 mds € dû en grande partie au poids de la dette héritée du passé

□ Les remèdes

- Créer un gestionnaire d'infrastructure unique (GIU),
- regrouper le GIU et l'EF SNCF dans une structure unifiée avec la possibilité de transférer des dividendes
- entre l'Etat et les 3 EPIC des contrats de performance de 10 ans actualisés tous les 3 ans pour 10 ans
- Elargir les compétences financière de l'ARAF ?

La réforme ferroviaire en France

Mieux tenir compte du **caractère intégré du système ferroviaire** tout en respectant **l'ouverture du système**

- **Le constat : dysfonctionnements liés à la dualité RFF/SNCF**
- **Les remèdes**
 - **regrouper dans une structure publique unifiée le GIU et l'EF historique sous l'appellation SNCF en charge :**
 - **pilotage stratégique,**
 - **la cohérence économique,**
 - **l'intégration industrielle**
 - **l'unité sociale du groupe public ferroviaire,**
 - **Créer un Haut comité du ferroviaire comme une instance d'information et de concertation entre l'Etat et les 3 EPIC.... et les autres parties prenantes .**

La réforme ferroviaire en France

La construction d'un cadre social commun

- ❑ Le constat : 2 régimes sociaux définis par l'Etat
- ❑ Les remèdes
 - Modification du code des Transports imposant des règles communes pour la durée du travail à toutes les entreprises opérant dans le secteur ferroviaire
 - Mise en place d'une convention collective de branche applicables à tous les salariés des entreprises opérant dans le secteur ferroviaire
- ❑ Les articles du code des Transports ne posent que des principes en renvoyant à des décrets

La réforme ferroviaire en France

Définition du système de transport ferroviaire national art L. 2100-1

- ❑ Le système de transport ferroviaire national est **constitué de l'ensemble des moyens humains et matériels mis en œuvre** pour assurer
 - La gestion du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1
 - L'exécution des services de transport utilisant ce réseau
 - **L'exploitation des IS** reliées à ce réseau.
- ❑ Le système de transport ferroviaire concourt au **service public ferroviaire** et à la **solidarité nationale** ainsi qu'au développement du transport ferroviaire, dans un souci de **développement durable**. Il participe à la dynamique, à l'irrigation et à l'aménagement des territoires. Il concourt au maintien et au développement de la filière industrielle ferroviaire et des bassins d'emploi sur l'ensemble du territoire. Il contribue à la mise en œuvre du droit au transport défini au CD

La réforme ferroviaire en France

Le rôle de l'Etat Art. L. 2100-2

L'Etat veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national et en fixe les priorités stratégiques :

1. La cohérence de l'offre, la coordination des AOT et l'optimisation de la qualité de service
2. La permanence opérationnelle du système et la gestion des situations de crise ayant un impact sur le fonctionnement du système ;
3. La préservation de la sûreté des personnes et des biens, de la sécurité du réseau et des installations relevant du système et la prévention des actes
4. L'organisation et le pilotage de la filière industrielle ferroviaire
5. La programmation des investissements de développement et de renouvellement du réseau ferroviaire
6. La complémentarité entre les services de transport ferroviaire à grande vitesse, d'équilibre du territoire et d'intérêt régional
7. L'amélioration de la qualité du service fourni aux chargeurs

La réforme ferroviaire en France

Le Haut Comité du système de transport ferroviaire Article L. 2100- 3 (1)

- ❑ Instance d'information et de concertation des parties prenantes du système de transport ferroviaire national
- ❑ Composé des représentants des :
 - GI, EF, EIS, AO, des chargeurs, des grands ports maritimes, des opérateurs de TC de marchandises, des partenaires sociaux,
 - des voyageurs, des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L.141-1 du code de l'environnement,
 - de l'Etat ainsi que deux députés et deux sénateurs
 - de personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national.
- ❑ Présidé par le ministre chargé des transports. Sa principale mission :
« encourager la coopération entre ces acteurs, en lien avec les usagers, afin de favoriser la mise en accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite du matériel roulant, des quais et des gares ».

La réforme ferroviaire en France

Le Haut Comité du système de transport ferroviaire Article L. 2100- 3 (2)

Le Haut Comité peut

- se saisir de toute question relevant de son domaine de compétence
- créer des commissions spécialisées pour l'exercice de ses missions.
- est saisi par le Gouvernement d'un rapport stratégique d'orientation, qui présente, dans une perspective pluriannuelle :
 1. Les évolutions intervenues depuis le précédent rapport
 2. La politique nationale en matière de mobilité et d'intermodalité
 3. Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport
 4. Les actions envisagées pour favoriser la complémentarité entre les différents services de transport de voyageurs
 5. L'avancement du déploiement des systèmes de transport intelligents

La réforme ferroviaire en France

Le Haut Comité du système de transport ferroviaire Article L. 2100- 3 (3)

6. La stratégie ferroviaire de l'Etat concernant le réseau existant et les moyens financiers qui lui sont consacrés
7. La situation financière du système de transport ferroviaire national et ses perspectives d'évolution
8. La politique nationale en matière de fret ferroviaire
9. Les enjeux sociétaux et environnementaux du système de transport ferroviaire national
10. Les actions envisagées pour améliorer la compétitivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport
11. L'articulation entre les politiques ferroviaires nationale et européenne

Ce rapport, après avis du Haut Comité du système de transport ferroviaire, est soumis aux commissions du Parlement compétentes en matière de transport et fait l'objet d'un débat. Il est rendu public.

La réforme ferroviaire en France

Comité des opérateurs du réseau

Article L. 2100- 4

- ❑ Institué auprès de SNCF Réseau, composé de représentants des EF, EIS des AOT, des personnes autorisées à demander des capacités et des personnes mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 2111-1.
- ❑ Instance permanente de consultation et de concertation entre SNCF Réseau et ses membres, est informé des choix stratégiques effectués par les GI mentionnés au dernier alinéa du même article L. 2111-1, dont SNCF Réseau, relatifs à l'accès au RFN et à son optimisation opérationnelle. Le contrat mentionné à l'article entre l'Etat et SNCF Réseau lui est transmis.
- ❑ Il adopte une charte pour faciliter les relations entre SNCF Réseau et les membres du comité et favoriser une utilisation optimale du RFN, soumise pour avis à l'ARAF.
- ❑ Peut être saisi afin de régler à l'amiable des différends concernant la charte
- ❑ Se réunit au moins 4 fois/an à l'initiative de SNCF Réseau ou d'au moins 1/3 de ses membres

La réforme ferroviaire en France

Le Groupe public ferroviaire

Article L. 2101-1

- ❑ La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire national. **Ces 3 entités ont un caractère indissociable et solidaire**
- ❑ Le groupe remplit une mission, assurée conjointement par chacun des EPIC dans le cadre des compétences qui leur sont reconnues par la loi, visant à **exploiter le RFN et à fournir au public un service dans le domaine du transport par chemin de fer.**
- ❑ Il remplit des missions de service de transport public terrestre régulier de personnes, des missions de transport de marchandises et des missions de gestion de l'infrastructure ferroviaire, **dans une logique de DD et d'efficacité économique et sociale.**
- ❑ Le chapitre II du titre II du livre II (SNCF nouvelle) de la première partie du CD est applicable aux 3 EPIC du groupe public ferroviaire. Pour son application à la SNCF et à SNCF Réseau, **l'AO s'entend comme étant l'Etat.**

La réforme ferroviaire en France

Statut des salariés du groupe

Article L. 2101-2

- ❑ La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités
 - emploient des salariés régis par un **statut particulier élaboré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.**
 - peuvent également employer des salariés sous le régime des **conventions collectives**
- ❑ Les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités peuvent **occuper tout emploi ouvert dans l'un des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire, avec continuité de leur contrat de travail, ou dans leurs filiales**

*Un accord pluriannuel, négocié au niveau du groupe public ferroviaire avec les organisations représentatives des salariés, fixe les modalités de mise en œuvre. A défaut d'accord et au plus tard 6 mois à compter de la constitution du groupe public ferroviaire, les modalités de mise en œuvre du présent article **sont fixées par le conseil de surveillance de la SNCF.***

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC « SNCF » Article L. 2102-1

□ L'EPIC SNCF a pour objet d'assurer :

1. Le **contrôle** et le **pilotage stratégiques**, la **cohérence économique**, l'**intégration industrielle**, l'**unité** et la **cohésion sociale** du groupe
2. Des **missions transversales**, notamment en matière de :
 - **gestion de crise** et de **préservation de la sûreté des personnes, des biens** et du réseau ferroviaire et de la **sécurité**,
 - de **coordination des acteurs** pour la mise en **accessibilité** du système aux personnes handicapées ou à **mobilité réduite**
3. La **définition** et l'**animation** des **politiques de ressources humaines du groupe** (gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, mobilité entre les EPIC, la négociation sociale d'entreprise (2101-2)
4. Des **fonctions mutualisées** au bénéfice de l'ensemble du groupe, gestion des parcours professionnels et des mobilités internes au groupe pour les métiers à vocation transversale, l'action sociale, la santé, la politique du logement, la gestion administrative de la paie, l'audit et le contrôle des risques.

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Article L. 2102-2 et 3

- Pour l'application de l'article L. 5424-2 du code du travail et du chapitre III du titre Ier du livre III du code de la construction et de l'habitation, *la SNCF est considérée comme l'employeur des salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.* Modalités fixées par décret en CE.
- Pour l'exercice des missions mutualisées SNCF Mobilités et SNCF Réseau recourent à la SNCF. A cette fin, SNCF Mobilités et SNCF Réseau concluent des conventions avec la SNCF soumises
 - *ni à la loi n°70-9 du 2 janvier 1970 réglementant les conditions d'exercice des activités relatives à certaines opérations portant sur les immeubles et les fonds de commerce,*
 - *ni à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.*

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Art. L. 2102-4

- ❑ Les attributions dévolues à la SNCF à l'égard de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sont identiques à celles qu'une société exerce sur ses filiales, au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce. Ces attributions s'exercent dans le respect des exigences d'indépendance, au plan décisionnel et organisationnel, des fonctions de SNCF Réseau en vue de garantir en toute transparence un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure du RFN
- ❑ La SNCF peut **créer des filiales** ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. **Elle détient** pour le compte du groupe public ferroviaire, directement ou indirectement, **les participations des filiales de conseil ou d'ingénierie ferroviaire à vocation transversale.**

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Article L. 2101-5

- ❑ La SNCF conclut avec l'Etat un **contrat-cadre stratégique** pour le groupe pour une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans.
- ❑ Ce contrat-cadre **intégrant les contrats opérationnels entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau**
 - garantit la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe
 - détermine les objectifs assignés par l'Etat à l'entreprise et au groupe en termes de qualité de service au profit de l'ensemble des EF, des AO et des usagers
 - consolide les trajectoires financières et le DD et humain des contrats opérationnels
- ❑ Le projet de contrat-cadre et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'ARAF et transmis au Parlement.
- ❑ La SNCF rend compte chaque année de sa mise en œuvre dans son rapport d'activité adressé au Parlement, à l'ARAF et au Haut Comité

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Articles L. 2102-7, 8 9 et 12

- Comme de nombreuses entreprises l'EPIC SNCF est doté de 2 organes de direction :
 - un conseil de surveillance (CS)
 - un directoire
- Le CS est présidé par un représentant de l'Etat. Le nb de ses représentants ne peut être inférieur à la moitié du nb total des membres dont au moins 2 sont des représentants des AO
- Les statuts de la SNCF ont établi la composition suivante
 - 12 représentants de l'Etat
 - 1 député, 1 sénateur
 - 1 représentant du STIF
 - 1 représentant d'une AO régionale
 - 8 représentants du personnel élus par les salariés des 3 EPIC

Aucun représentant des consommateurs ou des usagers à ce niveau

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Articles L. 2102-15, 16 et 17

- **La SNCF coordonne la gestion domaniale au sein du groupe. Elle est l'unique interlocuteur de l'Etat et des collectivités territoriales** lorsque ceux-ci souhaitent acquérir, **après déclassement**, un bien immobilier appartenant à la SNCF ou à SNCF Réseau ou géré par SNCF Mobilités
- **Les biens immobiliers utilisés par la SNCF pour l'accomplissement de ses missions peuvent être cédés à l'Etat et à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution**
- **Les déclassements sont soumis à l'autorisation préalable de l'Etat après avis du Conseil régional**

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Art. L. 2102- 18 et 19

- ❑ La SNCF est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans des conditions déterminées par voie réglementaire
- ❑ Les ressources de la SNCF sont constituées par :
 - Les rémunérations au titre des missions accomplies en exécution de
 - de contrats conclus avec SNCF Réseau et avec toute EF dont SNCF Mobilités
 - de conventions conclues avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour assurer les fonctions mutualisées
 - Le produit du dividende sur le résultat de ses filiales et de SNCF Mobilités
 - Les rémunérations de missions confiées par l'Etat ou toute collectivité territoriale sans empiéter sur les missions de SNCF Réseau

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Articles L. 2102-10

- ❑ Le CS de la SNCF arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du groupe et s'assure de la mise en œuvre des missions de la SNCF par le directoire. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de la SNCF.
- ❑ Les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du CS : engagements financiers et conventions passées entre la SNCF et SNCF Réseau ou SNCF Mobilités au-delà d'un certain seuil, sont précisées par voie réglementaire.
- ❑ A tout moment, le CS opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.
- ❑ La SNCF établit et publie chaque année les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe et les filiales des établissements du groupe ainsi qu'un rapport sur la gestion du groupe.
- ❑ Le directoire présente au CS pour approbation, les comptes annuels de la SNCF et les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe

La réforme ferroviaire en France

Les contributions locales temporaires

(nouveau chapitre IV du Titre II Livre I 1ère partie)

- ❑ Afin de financer les aménagements extérieurs d'une gare ferroviaire de voyageurs, à l'exception des gares d'intérêt national, il peut être institué une contribution locale temporaire (CLT) supportée par les voyageurs en provenance ou à destination de la gare
- ❑ Elle est instituée par délibération :
 - soit de l'organe délibérant de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) sous réserve de l'avis favorable de l'AOT régionale
 - Soit de l'organe délibérant de l'AOT régionale sous réserve de l'avis favorable de la commune ou de l'EPCIqui en fixe la durée qui ne peut être > à 10 ans
- ❑ Elle est assise sur le prix des titres de transport et abonnements en provenance ou à destination de la gare sans pouvoir excéder 2%

La réforme ferroviaire en France

Schéma national des services de transport Article L. 1212-3

- ❑ fixe les **orientations de l'Etat** concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs **d'intérêt national**
- ❑ **détermine** dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services de transport ferroviaire **conventionnés par l'Etat** qui répondent aux besoins
- ❑ **encadre** les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport **non conventionnés** d'intérêt national
- ❑ est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois tous les 5 ans

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111-9

L'EPIC « SNCF Réseau », GI du RFN, a pour mission d'assurer

- **L'accès à l'infrastructure** ferroviaire du RFN, comprenant :
 - La répartition des capacités
 - La tarification
- La **gestion opérationnelle** des circulations sur le RFN
- La **maintenance** (entretien et renouvellement) du RFN
- développement, aménagement, cohérence et mise en valeur du RFN
- La **gestion des IS** dont il est propriétaire et leur mise en valeur en visant son utilisation optimale avec pour objectifs la sécurité, la qualité de service et la maîtrise des coûts dans des conditions
 - assurant **l'indépendance des fonctions d'accès**
 - garantissant une concurrence libre et loyale et absence de toute discrimination entre EF
- ❑ Peut **conventionner** ses missions pour **les lignes à faible trafic et IS**

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111- 10 (1)

- ❑ SNCF Réseau conclut avec l'Etat un **contrat d'une durée de 10 ans actualisé tous les 3 ans** dont le projet est soumis à l'ARAF pour avis
- ❑ **Projet et avis sont transmis au Parlement**
- ❑ **Ce contrat met en œuvre :**
 - **La politique de gestion du RFN (*SNCF Réseau*)**
 - **La stratégie de développement du RFN (*Etat*)**

et définit

- **Les objectifs de performance , de qualité et de sécurité du RFN**
- **Les orientations pour exploitation, entretien et renouvellement du RFN et les indicateurs d'état et de productivité correspondants**
- **La **trajectoire financière** de SNCF Réseau**
- **Les **mesures correctives** que SNCF Réseau prend si une des parties manque à ses obligations contractuelles et les conditions de renégociations de celles-ci lorsqu'il y a incidence sur la disponibilité des financements publics ou la trajectoire financière**

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111- 10 (2)

- ❑ La **trajectoire financière** de SNCF Réseau comprend :
 - Les moyens financiers alloués **aux différentes missions**
 - Les principes appliqués pour la **tarification annuelle**
 - L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure (exploitation, entretien, renouvellement mais aussi développement) ainsi que les mesures prises pour les maîtriser et les objectifs de productivité retenus
 - La chronique de taux de couverture par les ressources de SNCF Réseau du **coût complet** à atteindre annuellement ainsi que le rapport entre la **dette nette** de SNCF Réseau et sa **marge opérationnelle**
- ❑ Le **coût complet** correspond à l'ensemble des charges de toute nature supportée par SNCF Réseau liées à la **construction**, à **l'exploitation**, à la **maintenance** et à **l'aménagement** du RFN, y compris **l'amortissement des investissements** et la **rémunération des capitaux investis** par SNCF Réseau.

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111- 10

□ Chaque année :

➤ SNCF Réseau rend compte de la mise en œuvre du contrat dans rapport d'activité soumis à l'ARAF pour avis.

L'avis de l'ARAF porte sur :

- *le niveau et la soutenabilité de l'évolution de la tarification d'infrastructure pour le marché du transport ferroviaire*
- *l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées de façon à atteindre l'objectif de couverture complet dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du 1er contrat*

➤ Rapport et avis sont transmis au Parlement et au Haut Comité

➤ Le Haut Comité délibère sur les recommandations d'action et les propositions d'évolution. Le résultat des délibérations est rendu public et transmis au Parlement avec le rapport stratégique d'orientation de l'Etat

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111-10-1

- ❑ Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette selon les principes suivants :
 - Les investissements de **maintenance** du RFN sont financés selon les principes prévus par le **contrat**
 - Les investissements de **développement** du RFN sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement
 - Si dépassement d'un de ces ratios, financement par L'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur
 - Si absence de dépassement d'un de ces ratios financement à l'aide de concours financiers de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur pour éviter toute conséquence négative sur les comptes
- ❑ Dans un délai de 2 ans le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement un rapport relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau qui examine les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'Etat. (art 19 de la loi)

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111-11

- ❑ SNCF Réseau est le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national
- ❑ Pour des projets de développement SNCF Réseau peut recourir
 - à une **concession de travaux** prévue par l'ordonnance 2009-864 relative aux contrats de concession de travaux publics
 - en plus du **contrat de partenariat** ou de la **convention de délégation de service public** déjà prévus
- ❑ La concession, le contrat ou la convention peuvent porter sur tout ou partie des missions assurées par SNCF Réseau
- ❑ Par dérogation au I de l'article 18 de la loi 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, **SNCF Réseau peut confier par contrat**, à un groupement de personnes de droit privé ou à une personne de droit privé, une mission portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111-15

- ❑ SNCF Réseau est doté d'un CA qui comprend :
 - Des **représentants de l'Etat**, ainsi que des personnalités choisies par l'Etat soit en raison de leurs compétences juridiques, techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités de SNCF Réseau, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement,
 - Des **personnalités choisies par la SNCF** pour la représenter, nommées par décret sur proposition du CS, ainsi que le président délégué de son directoire ;
 - Des **représentants des salariés**, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi n°83-675.
- ❑ Le **nombre de représentants de chacune des catégories est égal au tiers** du nombre des membres du conseil d'administration.

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111-15

- ❑ Parmi les représentants de l'Etat au moins
 - 2 sont des représentants des AO régionales et du STIF.
 - 1 choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.
 - 1 choisi parmi les représentants des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement.
- ❑ Les statuts de l'EPIC Réseau sont fixés par un décret en CE, qui précise les modalités de nomination ou d'élection des membres du CA
- ❑ Un membre du CA ne peut être simultanément membre
 - du CS de l'EPIC SNCF
 - dirigeant d'une entreprise exerçant directement ou indirectement une activité d'EF ou d'une filiale d'une entreprise exerçant une activité d'EF

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111-16

- ❑ Le président du CA de SNCF Réseau dirige l'EPIC
- ❑ Le CS fait connaître à l'ARAF avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de nomination toute proposition
 - de **nomination ou de renouvellement** en qualité de président du CA de SNCF Réseau, l'**identité** de la personne et les **conditions financières** de son mandat.
 - de **révocation** du président du CA de SNCF Réseau, les **motifs** de sa proposition.
- ❑ **L'ARAF** peut dans des conditions fixées par voie réglementaire
 - **s'opposer à la nomination ou au renouvellement** du président du CA si elle estime que les conditions fixées à l'article L. 2111-16-1 sont insuffisamment garanties,
 - ou **s'opposer à sa révocation** si elle estime que cette révocation est en réalité motivée par l'indépendance dont il fait preuve à l'égard des intérêts d'une EF

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111-16-1

- ❑ Sont considérés comme dirigeants de SNCF Réseau pour l'application le pdt du CA et les responsables de la DG dont la liste est arrêtée par le CA et communiquée à l'ARAF dans des conditions fixées par voie réglementaire.
- ❑ Pendant leur mandat, les dirigeants de SNCF Réseau *ne peuvent exercer d'activités, ni avoir de responsabilités professionnelles dans une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'EF ou dans une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'EF, ni recevoir, directement ou indirectement, aucun avantage financier de la part de telles entreprises.*
- ❑ L'évaluation de leur activité et leur intéressement ne peuvent être déterminés que par **des indicateurs propres à SNCF Réseau à l'exception du président de l'EPIC SNCF Réseau aussi pdt délégué du directoire de l'EPIC SNCF**

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Réseau Art L. 2111-16-2 à 4

- ❑ La **commission de déontologie** du système de transport ferroviaire
 - consultée lorsque le pdt du CA de SNCF Réseau, un dirigeant de SNCF Réseau chargé de missions d'accès ou un membre du personnel de SNCF Réseau ayant eu à **connaître des informations ne devant pas être divulguées** souhaite exercer des fonctions pour le compte d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'EF ou pour le compte d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'EF **3 ans avant la cessation de ses fonctions**
 - fixe le délai qui ne peut être > à 3 ans pendant lequel il ne peut exercer ces fonctions incompatibles avec les précédentes.
- ❑ Les conditions d'application, notamment la composition de la commission, sont fixées par décret en CE.
- ❑ Un décret en CE fixe les conditions matérielles garantissant l'indépendance des services responsables de l'accès au réseau notamment en matière d'accès aux locaux et aux SI.

La réforme ferroviaire en France

Transfert de propriété

Art L. 3114 du code de la propriété des personnes publiques

- ❑ Des transferts de propriété d'infrastructures ferroviaires ou de services appartenant à l'Etat ou à l'un des EPIC du groupe peuvent être opérés **au profit d'une région**
- ❑ Ils ne concernent que les lignes
 - que la Région **utilise ou envisage d'utiliser pour organiser des services de transport de personnes**
 - qui sont **séparées** du reste du RFN
- ❑ Ils ne donnent lieu
 - ni au versement de la contribution prévue au CDI
 - ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes
- ❑ La région est substituée à l'Etat aux EPIC du groupe dans l'ensemble des droits et obligations

La réforme ferroviaire en France

Transfert de propriété

Art. L. 2112-1-1 et 2121-10

Lignes d'intérêt régional

- ❑ Les régions deviennent compétentes pour **créer ou exploiter des infrastructures de transport ferré ou guidé d'intérêt régional**
- ❑ L'intérêt régional se comprend étendu aux **départements limitrophes**, sous l'accord des conseils régionaux concernés
- ❑ Cet article n'est applicable ni à la région Île-de-France, ni à la collectivité territoriale corse

La réforme ferroviaire en France

Transfert de propriété Desserte portuaire

- ❑ L'ordonnance 2005-98 modifiant le CPM prévoit que les ports peuvent **devenir propriétaires des voies ferrées portuaires**, à l'exception des ITE.
- ❑ Les autorités portuaires, SNCF Réseau et SNCF Mobilités disposent désormais d'un **délai de 18 mois** pour conclure les conventions de répartition prévues à cette ordonnance.
- ❑ Une disposition est ajoutée à l'art L. 2122 -2 du code des transports prévoyant qu'un décret précise notamment les **règles de priorité dont bénéficient les services de fret ferroviaire en provenance et à destination des ports**.

La réforme ferroviaire en France

Répartition des capacités

Art. L. 2122-2

- ❑ SNCF Réseau et les titulaires de délégation de service public répartissent chacun en ce qui le concerne les capacités du RFN
- ❑ L'article 226-13 du code pénal s'applique à la **divulcation d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique**, à toute personne étrangère aux services du GI responsables de la répartition des capacités et de la tarification, si cette divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi.

La réforme ferroviaire en France

Répartition des capacités

Art. L. 2122- 4 et 13

- ❑ La liste des informations est déterminée par voie réglementaire
- ❑ Tout GI prend des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel de l'interdiction de divulgation de ces informations
- ❑ Les demandes d'accès aux infrastructures de service et aux prestations qui y sont offertes sont traitées dans un **délai raisonnable, fixé par l'ARAF**

La réforme ferroviaire en France

Infrastructures de service(IS)

Art. L. 2122-13 et Art 2123

- ❑ Les redevances pour les prestations sur les IS **ne peuvent être supérieures au coût de la prestation**, majoré d'un bénéfice *raisonnable*.
- ❑ Le chapitre III est intitulé « gestion des gares de voyageurs et des autres IS »

Elle fait l'objet d'une **comptabilité séparée** lorsqu'elle est réalisée au sein de SNCF Mobilités. Un décret **modifiera les conditions dans lesquelles les AOT sont consultées pour les gares d'intérêt national et les conditions d'intervention dans les autres gares**

- ❑  Etablissement d'un plan de stationnement sécurisé des vélos pour gares prioritaires défini par SNCF Réseau

La réforme ferroviaire en France

L'ARAF Art L. 2131-1 et 4

- ❑ **Autorité publique indépendante dotée de la personnalité morale**
 - **concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du SP et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients**
 - **exerce ses missions en veillant au respect de la loi n°2010-788 portant engagement national pour l'environnement, notamment des objectifs et dispositions visant à favoriser le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises**
- ❑ **L'ARAF veille à ce que l'accès au réseau, aux gares de voyageurs et aux autres IS soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.**
- ❑ **Elle s'assure que le DRR ne contient pas de dispositions discriminatoires et n'octroie pas aux GI des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure**

La réforme ferroviaire en France

L'ARAF Art L. 2132-1, 5 et 8

□ L'ARAF comprend :

- un **collège** composé de 7 membres, aux fonctions incompatibles avec tout mandat électif, nommés par décret en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques *dans le domaine ferroviaire, ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau*. Le Pdt et les 2 V-Pdt exercent leur activités à temps plein.
- une **commission des sanctions** composée de 3 membres désignés chacun pour 6 ans par le Conseil d'Etat, la Cour de cassation et la Cour des comptes, chargée de prononcer les sanctions prévues aux articles L. 2135-7 et L. 2135-8. Elle adopte et publie un règlement intérieur précisant ses règles générales de fonctionnement et les règles de procédure applicables à la procédure de sanction prévue à ces articles

La réforme ferroviaire en France

L'ARAF Art L. 2133-5

- ❑ Les propositions, avis et décisions de l'ARAF sont **motivés et rendus publics** sous réserve des secrets protégés par la loi.
- ❑ Avant de rendre certains avis, décisions ou recommandations l'ARAF **consulte le Gvt** afin d'en connaître les analyses en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du systèmes
- ❑ L'ARAF émet un **avis conforme** sur la fixation des redevances liées à l'utilisation du RFN au regard :
 - des principes et des règles de tarification
 - de la **soutenabilité de l'évolution de la tarification** pour le marché du transport ferroviaire, et en considération de la **position concurrentielle du transport ferroviaire**
 - des dispositions du contrat, l'Etat et SNCF Réseau
- ❑ L'ARAF émet un **avis conforme** sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres IS ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies

La réforme ferroviaire en France

L'ARAF Art L. 2133-10 et 11 et L. 2134-2 et 3

- ❑ L'ARAF veille à ce que la SNCF respectent l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice de ses fonctions d'accès
- ❑ La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités informent l'ARAF de tout projet de déclassement de biens situés à proximité de voies ferrées exploitées
- ❑ Sont ajoutés comme cas de saisie de l'ARAF par toute personne autorisée à demander des capacités tout préjudice lié :
 - aux redevances à acquitter pour l'utilisation du RFN
 - A l'exercice du droit d'accès aux gares et aux autres IS
 - à la fourniture et à la tarification des prestations minimales, complémentaires ou connexes offertes
- ❑ L'ARAF prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion
- ❑ Pour chaque demande l'ARAF engage l'instruction dans un délai d'un mois et se prononce dans un délai de 6 semaines après sa clôture

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Mobilités Art L. 2141

- ❑ SNCF Mobilités conclut avec l'Etat un **contrat d'une durée de 10 ans, actualisé tous les 3 ans**. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'EPIC en matière de
 - **qualité de service,**
 - **de trajectoire financière,**
 - **de développement du service public ferroviaire et du fret ferroviaire,**
 - **d'aménagement du territoire**
 - **de réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques.**
- ❑ **SNCF Mobilités n'a aucune fonction de GI**
- ❑ **SNCF Mobilités rend compte de la mise en œuvre du contrat dans son rapport annuel d'activité**
- ❑ **Ce rapport est adressé au Parlement, à l'ARAF et au Haut Comité du système de transport ferroviaire**

La réforme ferroviaire en France

L'EPIC SNCF Mobilités Art L. 2141

- ❑ SNCF Mobilités est doté d'un CA comprenant en dérogation à la loi n°83-675 relative à la démocratisation du secteur public pour 1/3
 - Des représentants de l'Etat, ainsi que des personnalités choisies en raison de leur compétence ou de leur connaissance des activités publiques et privées de l'EPIC dont au moins 1 représentant
 - des consommateurs ou des usagers
 - ayant des compétences en matière en matière de protection de l'environnement et de mobilité
 - Des personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, nommées par décret sur proposition du CS ainsi que le président de son directoire
 - Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi n°83-675

La réforme ferroviaire en France

Activités de SP des EF

- ❑ Toute suppression du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national est soumise pour avis aux régions concernées. (article L. 2121-2 du CT)
- ❑ La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport. (article L. 2121-3 du CT)
- ❑ Les comptes sont établis de manière séparée pour chaque convention donnant lieu à des concours publics à compter du 1er janvier 2015
- ❑ Les comptes sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des concours publics d'une activité à une autre.

La réforme ferroviaire en France

Activités de SP de SNCF Mobilités

- ❑ Les biens immobiliers utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un CSP peuvent être cédés à l'AO compétente, qui les met à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l'objet de ce CSP. Cette cession se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette des subventions versées par ladite AO (Art 2141-15)
- ❑ Les biens immobiliers antérieurement utilisés par SNCF Mobilités qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions peuvent, après déclassement, être aliénés par l'EPIC et à son profit. Lorsque l'acquéreur est une collectivité publique, le prix de cession est égal à la valeur vénale du bien diminuée de la part non amortie des subventions versées par ladite collectivité publique (Art. L. 2141-16)
- ❑ Les **déclassements prononcés** par le CA de SNCF Mobilités sont soumis à **l'autorisation préalable** de l'Etat, après avis de la région.

La réforme ferroviaire en France

Activités de SP de SNCF Mobilités

- ❑ Les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un CSP peuvent être repris par l'AO qui les met à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l'objet de ce CSP. Cette reprise se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette des subventions versées par ladite AO. Elle ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. (Art. L. 2121-4-1)
- ❑ Lorsqu'un service d'intérêt régional fait l'objet d'une convention avec SNCF Mobilités, celle-ci ouvre à l'AO l'ensemble des données qui décrivent ledit service, notamment les arrêts et les horaires planifiés et temps de trajet réels des trains, ainsi que les parcs de stationnement dont elle a la responsabilité, pour intégration dans les services d'information du public mentionnés à l'article L. 1231-8. (Art. L. 2121-8)

LE PROJET DE 4ème PAQUET FERROVIARE

Modifications Directive 2012/34 (1)

▣ Définitions

- Le GI rassemble toutes les fonctions (article 3, point 2)
- Suppression des services internationaux de transport de voyageurs (article 3, point 5)

▣ Indépendance et séparation institutionnelle GI/EF (art. 7)

- GI doivent être en mesure d'exécuter **toutes les fonctions**
- Interdiction à une **même personne** de détenir le droit de contrôler ou d'influencer **simultanément GI et EF**
- Possibilité, pour un ÉM d'être **propriétaire** des deux entités juridiques EF et GI dont le contrôle doit être exercé par des autorités publiques différentes et juridiquement distinctes.
- Possibilité aux entreprises verticalement intégrées (**holding**) de conserver la propriété du GI
- Possibilité aux ÉM d'interdire accès à une EF si **non-conformité**
- Comité de coordination (EF, candidats, voyageurs, clients fret, AO)
- Réseau européen de GI (Corridors, ERTMS, qualité...)

LE PROJET DE 4ème PAQUET FERROVIARE

Modifications Directive 2012/34 (2)

- Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire (article 10)
 - *Droits d'accès pour les services nationaux*
- Limitation du droit d'accès (article 11)
 - *Si un service national compromet équilibre d'un SP*
- Systèmes communs d'information et de billetterie intégrée (article 13 bis)
 - *ÉM peuvent mettre en place des SI et de billetterie intégrée communs à toutes les EF en veillant à ne pas fausser la concurrence.*
 - *Adoption de plans d'intervention coordonnée par les EF afin de fournir une assistance en cas de perturbation importante du trafic*
- Droits concernant les capacités (article 38, paragraphe 4)
Délai fixé à 18 mois pour déposer une demande de capacité si risque de compromettre l'*équilibre économique d'un SP*

LE PROJET DE 4ème PAQUET FERROVIAIRE

Modifications Règlement 1370/2007 (1)

3 mesures phares concernant le mode ferroviaire

□ Retrait du choix entre

- l'attribution directe
- la mise en concurrence.

pour l'attribution d'un CSP de transport par chemin de fer

□ EM : L'AO a accès effectif et non discriminatoire au matériel roulant (MR) en

- acquérant le MR
- fournissant une garantie pour le financement du MR
- s'engageant dans le CSP à reprendre le MR au prix du marché à la fin du contrat.

□ Possibilité donnée aux AO

- d'attribuer des CSP à plusieurs EF sur différentes parties d'un même réseau ou ensemble de lignes
- de limiter le nombre de contrats à une même EF

LE PROJET DE 4ème PAQUET FERROVIARE

Modifications au Règlement 1370/2007 (2)

Les mesures générales

- Exigence d'un **plan** pour les transports publics
- Exigence d'une **consultation appropriée** des milieux intéressés
- Fourniture d'**informations opérationnelles, techniques et financières** sur les services de transport de voyageurs couverts par un contrat de service public devant faire l'objet d'une mise en concurrence
- Révision des plafonds pour les contrats à faible volume
 - 1 M€ ou 5 M€ si des prestations de transport public par fer,
- Publication de certaines informations sur les contrats de service public
- Période de transition de 10 ans ne s'applique que pour **pour les procédures d'AO avec mise en concurrence**
- Période de transition pour les contrats ferroviaires en cours ayant fait l'objet d'une attribution directe : **fin de contrat et au plus tard 21/12/22**

Objectifs Fret du Grenelle 2007

- Développer les transports de marchandises les moins polluants
- Mécanismes incitatifs
 - Création d'une éco-redevance kilométriques pour les poids lourds sur le réseau national routier
 - Affectation de cette ressource au développement des infrastructures des modes alternatifs (AFITF)
- 1ère réelle avancée française pour d'harmoniser les conditions de concurrence en faisant payer aux transporteurs routiers de marchandises une part plus importante de leurs coûts d'usage de l'infrastructure routière et de leurs coûts externes
- L'abandon de la mal-nommée écotaxe revient à rendre la route encore plus compétitive par rapport aux modes alternatifs
 - Les routiers continuent de ne pas couvrir leurs coûts
 - Les modes alternatifs n'ont plus de financement pour le développement des infrastructures nécessaires
 - Aucun retour sur les mesures compensatoires déjà accordées

Rétablissement des Objectifs du Grenelle

- Propositions pour compenser les pertes de recettes de l'écotaxe évaluées à 900 M€/an de façon à maintenir la contribution du transport routier de marchandises au même niveau
- Revenir sur les principaux avantages donnés aux transporteurs routiers en anticipation de la mise en place de l'écotaxe.
 1. Augmenter la taxe à l'essieu de 150 millions
 - 50 millions au titre de retour au niveau du barème de 2009
 - 100 millions par une augmentation significative du barème pour les poids lourds aptes aux 44 tonnes dont le coût sur l'entretien annuel du réseau routier est estimé à 450 M € (source CGEDD)
 2. Appliquer aux transports routiers de marchandises la hausse de la TIC gazole prévue en 2015 pour les particuliers (environ 4 cts dont 2 au titre de la Contribution climat énergie) : recettes estimées 400 M €
 3. Augmenter les contributions des sociétés concessionnaires d'autoroute

Rétablissement des Objectifs du Grenelle

- **Aujourd'hui les concessionnaires d'autoroute contribuent aux financements de l'AFITF par deux leviers**
 - **la redevance domaniale d'infrastructure**
 - **la taxe d'aménagement du territoire,**

On peut jouer sur ces deux leviers

1. **Hausse de la redevance domaniale de 100 millions. Cette hausse n'est en principe pas répercutable sur les tarifs de péage. Elle vient d'être augmentée en 2014 d'environ 100 millions. Elle aurait dû être augmentée en 2008 de 200 millions pour tenir compte de recettes supplémentaires liées à l'encadrement des réductions pour passages fréquents, mais cette hausse n'a pas eu lieu**
2. **Hausse de la taxe d'aménagement du territoire de 250 millions normalement répercutable sur les péages. Pour éviter cette répercussion il faudrait l'appliquer exclusivement sur la tarifications poids lourds par une augmentation du coefficient multiplicateur d'environ 12% entre VL et PL,(actuellement de 3) pour compenser la hausse des coûts due à l'introduction du 44 tonnes.**

Rétablissement des Objectifs du Grenelle

- Ces mesures permettraient de rétablir l'équilibre prévu par l'écotaxe mais elles risquent de provoquer
 - les mêmes réactions de rejet si elles touchent directement les transporteurs routiers
 - des difficultés juridiques avec les concessionnaires d'autoroute
- Pour éviter ces écueils et engager la France sur la voie d'une harmonisation des conditions de concurrence intermodale et en application des principes édictés dans la loi sur la réforme ferroviaire, l'Etat devrait
 - prendre à sa charge la part des redevances d'usage d'infrastructure des modes alternatifs ainsi que le surplus des coûts externes routiers dans une optique DD.
 - Introduire des redevances d'usage des autoroutes pour les poids lourds variables en fonction de la quantité de polluants émis pour inciter l'usage de camions plus respectueux de l'environnement et de la santé humaine ce qui est préconisée par la Directive eurovignette

Fin de la présentation

Merci de votre attention