

**POINT 5: Les termes du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires**

**Introduction Président DAVIN**

Cette loi transpose les directives européennes ouvrant le secteur ferroviaire à la concurrence étrangère. Elle entend également faciliter la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité afin de relancer le fret ferroviaire. Le texte déclaré d'urgence, ce qui signifie qu'il n'est discuté qu'une seule fois dans chaque assemblée, est passé en commission mixte paritaire et a été adopté définitivement le 2 novembre 2009.

Il consacre l'ouverture à la concurrence, à compter du 13 décembre 2009, des lignes internationales de voyageurs. Les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs pourront assurer des dessertes intérieures à condition que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres de l'Union européenne différents.

Bruno FLOURENS, Directeur Régional de RFF Rhône-Alpes / Auvergne expose plus précisément les dispositions de ce texte de loi : la traduction dans les faits de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et la mise en place des opérateurs ferroviaires de proximité et des opérateurs ferroviaires portuaires.

**Intervention, Bruno FLOURENS, Directeur Régional de RFF Rhône-Alpes-Auvergne**



## Une loi nouvelle

- **Projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, adopté par l'Assemblée nationale le 22/09/2009.**
- **Adoption par l'Assemblée Nationale le 3 novembre 2009**

2 / Titre de la présentation \*



## Les transports ferroviaires : nouveau secteur régulé

- **Le régulateur est un arbitre du secteur ferroviaire.**
  - L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) a le statut d'autorité administrative indépendante (Article 4),
  - L'ARAF n'est pas financée par le budget de l'Etat, mais par un droit dû par les entreprises ferroviaires (Article 14).
- **L'ARAF est le garant de l'égalité de traitement entre tous les acteurs du ferroviaire.**
  - Le régulateur joue un rôle général sur les conditions d'accès au réseau (Article 7),
  - L'ARAF émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure (Article 8-V),
  - L'ARAF émet un avis sur la nomination (et l'éventuelle révocation) par le Premier Ministre du Directeur de la circulation ferroviaire de la SNCF qui agit pour le compte de RFF,
  - Elle peut aussi, lorsqu'elle est saisie par un acteur s'estimant victime d'un traitement inéquitable ou d'une restriction d'accès au réseau de la part de l'EPSF, émettre un avis sur le dossier et le publier.
- **RFF peut lui-même saisir l'ARAF.**
- **Conclusion.**

L'ARAF est une autorité de régulation qui dispose de pouvoirs étendus et qui devrait donc modifier sensiblement le jeu des acteurs actuels, essentiellement la SNCF, RFF et l'Etat.

3 / Titre de la présentation \*



## Avancées et reconnaissance pour RFF

- **RFF est le gestionnaire du réseau ferré national** (Article 17-3 de la LOTI), sa qualité de gestionnaire d'infrastructure est pleinement reconnu dans la loi.
- **L'éventualité d'un transfert des gares fret à RFF.**

Le gouvernement devra remettre un rapport au Parlement dans les six mois à compter de la promulgation de la loi (Article 2 bis (nouveau)).
- **Le remboursement de la dette de RFF.**

Le gouvernement devra remettre un rapport au Parlement, avant la fin de l'année 2009 (Article 3 A).

4 / Titre de la présentation \*



## Souplesse de gestion pour RFF

### ■ Les Opérateurs ferroviaires de proximité.

Pour les lignes à faible trafic réservées au trafic de fret, RFF peut en confier par convention l'entretien et le fonctionnement « à toute personne » (Article 2-1 qui modifie l'article 1er de la loi de 1997).

### ■ Les partenariats public privé.

RFF peut recourir aux PPP pour des projets d'infrastructures sans restrictions. (L'exigence d'intérêt national ou international de l'opération a été supprimée).

5 / Titre de la présentation \*



## Souplesse de gestion pour RFF

### ■ Création d'un « Conseil de développement durable du réseau ferré national ».

Autorités organisatrices, entreprises ferroviaires, opérateurs de TC, les grands ports maritimes, chargeurs, usagers, industrie ferroviaire, associations de protection de l'environnement.

### ■ BO électronique.

La publication des actes administratifs de RFF sur son bulletin officiel diffusé sur son site internet est légalisée.

### ■ Le fonctionnement du CA.

Composition reste inchangée, délibérations prises sont sécurisés.

6 / Titre de la présentation \*



## Souplesse et ouverture pour les partenaires de RFF

### ■ Le droit d'accès au réseau des entreprises ferroviaires est maintenant inscrit dans la loi (la LOTI), de même la notion de « candidat autorisé » (Article 1<sup>er</sup> qui modifie l'article 17-I – IV de la LOTI).

### ■ Les entreprises ferroviaires ont droit pour les gares à la **fourniture de prestations minimales** dont la liste et les **principes de tarification seront définis par décret en Conseil d'Etat**.

### ■ La loi permet le « **cabotage** » **voyageurs** (article 17-2 nouveau de la LOTI).

### ■ La circulation des **trains touristiques**, des **embranchés** sur certaines parties limitées du réseau ferré national est facilité (Article 1<sup>er</sup> bis).

### ■ **PPP** : suppression du monopole de la SNCF sur les installations de sécurité.

7 / Titre de la présentation \*



## « L'encadrement » de la SNCF

- L'Etat et les autres personnes publiques ont **accès aux informations** relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires (Article 1 –I-1°).
  - **La séparation comptable** est affirmée par la loi entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport (article 17-I-II de la LOTI Modifié).
  - **La gestion des gares** est précisée :
    - si elle reconnaît à la SNCF un rôle de gestion des gares de voyageurs, la loi précise que c'est « de façon transparente et non discriminatoire » et qu'il s'agit des gares « qui lui sont confiées par l'Etat ou d'autres personnes publiques » (pas de monopole de gestion des gares à la SNCF)
    - « A compter du 1er janvier 2011, la gestion des gares, lorsqu'elle est effectuée par la Société Nationale des Chemins de Fer, fait l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transport. Aucune aide versée à l'une de ses activités ne peut être affectée à l'autre. » (article 17-1-II modifié de la LOTI).
- (Article 1 qui modifie 17-I-II de la LOTI)

## « L'encadrement » de la SNCF

### ■ Création de la Direction de circulation ferroviaire.

Les entreprises ferroviaires ont, dans des conditions équitables et non discriminatoires **un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire**, y compris aux infrastructures de services (Article 1 de la loi qui modifie l'article 17-IV de la LOTI). La SNCF doit créer un service spécialisé pour les missions de gestion du trafic et des circulations pour le compte de RFF et selon les objectifs et principes de gestion qu'il fixe (Article 1 de la loi qui modifie l'article 24 de la LOTI).

- Le service est séparé du reste de l'entreprise,
- Le budget est distinct de celui de la SNCF, son financement est assuré par RFF,
- Le directeur est nommé par décret du Premier ministre sur proposition du ministre des transports et après avis de l'ARAF,
- Les agents dépendent uniquement du directeur de ce service.

**Depuis la commission transport ferroviaire qui s'est tenue le 5 novembre 2009, une saisine du Conseil Constitutionnel a été déposée en date du 9 novembre 2009 par au moins 60 députés et 60 sénateurs.**