

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

#### TRANSPORTS

**Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs**

NOR : TRAT1827624R

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire,

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, modifié par le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, modifiée par la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu le code de la famille et de l'aide sociale ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre ;

Vu le code du tourisme ;

Vu le code des transports, notamment le titre VI du livre II de la première partie et le livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie de la partie législative ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, notamment ses articles 11, 22, 25, 28 et 34 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 8 novembre 2018 ;

Vu l'avis n° 2018-079 de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en date du 15 novembre 2018 ;

Vu la saisine de la commission intergouvernementale de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (façade méditerranéenne) en date du 19 octobre 2018 ;

Vu la saisine de la commission intergouvernementale de la liaison fixe transmanche en date du 19 octobre 2018 ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

## TITRE I<sup>er</sup>

### GOUVERNANCE ET GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

#### Article 1<sup>er</sup>

Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> L'article L. 1263-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 1263-2. – I. – Tout candidat, tout gestionnaire d'infrastructure ou tout exploitant d'installation de service au sens du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend, dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés :

« 1<sup>o</sup> A l'accès au réseau ferroviaire, et en particulier au sens du même livre :

« a) Au contenu du document de référence du réseau ;

« b) A la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions correspondantes ;

« c) Aux conditions particulières qui lui sont faites ;

« d) A l'exercice du droit d'accès au réseau et à la mise en œuvre des redevances d'infrastructure à acquitter pour l'utilisation du réseau en application du système de tarification ferroviaire ;

« e) A la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ;

« f) A la gestion opérationnelle des circulations ;

« g) A la planification du renouvellement et de l'entretien programmé ou non programmé de l'infrastructure ferroviaire ;

« h) A la création de services de transport de personnes librement organisés en application de l'article L. 2121-12 ;

« i) A l'exécution des accords-cadres mentionnés aux articles L. 2122-6 et L. 2122-7, des contrats d'utilisation de l'infrastructure et des accords de coopération mentionnés à l'article L. 2122-4-3-2 ;

« 2<sup>o</sup> A l'accès aux installations de service, y compris la fourniture et la mise en œuvre de la tarification des services de base fournis dans ces installations et des prestations complémentaires ou connexes ;

« 3<sup>o</sup> Au non-respect, par les gestionnaires d'infrastructure et les entités de l'entreprise verticalement intégrée définie à l'article L. 2122-3, des dispositions qui leur sont directement applicables aux termes des articles L. 2122-4-1-1, L. 2122-4-3, L. 2122-4-3-1, L. 2122-4-3-2, L. 2122-7-2-1 et des textes pris pour leur application.

« II. – Toute autorité organisatrice des transports compétente, toute entreprise fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, tout gestionnaire d'infrastructure ou tout exploitant d'installation de service peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend relatif à la transmission d'informations aux autorités organisatrices de transport prévue à l'article L. 2121-19. Ces mêmes entités ainsi que tout opérateur économique participant à une procédure de passation d'un contrat de service public peuvent, dans les mêmes conditions, saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend relatif à la communication d'informations aux opérateurs économiques participant à une procédure de passation d'un contrat de service public prévue à l'article L. 2121-16.

« III. – Toute autorité organisatrice compétente ou tout cédant au sens de l'article L. 2121-21 peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend relatif à la fixation, dans les conditions prévues à l'article L. 2121-22, du nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur.

« IV. – La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Elle prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence. Lorsque c'est nécessaire pour le règlement d'un différend relevant du I du présent article, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau ferroviaire ou aux installations de service et aux prestations qui y sont fournies ainsi que leurs conditions d'utilisation.

« La décision de l'autorité est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles énoncées aux I à III, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou aux installations de service et à leur utilisation. » ;

2<sup>o</sup> L'article L. 1264-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies aux articles L. 2122-4, L. 2123-1-1, L. 2144-1 et L. 2144-2 et relatives à la transparence financière établies à l'article L. 2122-7-2-1, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est habilitée à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires, ainsi qu'auprès des entités d'une entreprise verticalement intégrée. » ;

3° L'article L. 1264-7 est ainsi modifié :

a) Au cinquième alinéa :

- les mots : « de la SNCF, d'une entreprise ferroviaire » sont remplacés par les mots : « d'une entreprise ferroviaire, d'une entité d'une entreprise verticalement intégrée qui contrôle l'une de ces entreprises, » ;
- le mot : « son » est remplacé par les mots : « ou aux installations de service ou de leur » ;
- après la référence : « L. 2133-4 » sont insérés les mots : « ou des articles 2, 5 et 15 du règlement d'exécution n° 2017/2177 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire » ;

b) Après le 8°, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 9° Le non-respect, par les gestionnaires d'infrastructure et les entités de l'entreprise verticalement intégrée, des dispositions qui leur sont applicables aux termes des articles L. 2122-4-1-1, L. 2122-4-3, L. 2122-4-3-1, L. 2122-4-3-2, L. 2122-7-2-1 et les textes pris pour leur application. » ;

4° L'article L. 2100-4 est ainsi modifié :

a) Après le troisième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Il traite des questions de coordination relatives aux besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure, à la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans le contrat mentionné à l'article L. 2111-10 et des mesures d'incitation encourageant SNCF Réseau à réduire le coût de gestion de l'infrastructure, à la teneur et la mise en œuvre du document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5, aux questions d'intermodalité et d'interopérabilité et à toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par SNCF Réseau.

« SNCF Réseau élabore et publie des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. » ;

b) L'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque cela est pertinent, SNCF Réseau invite des représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs et toute autre partie prenante à participer à ces réunions. » ;

5° A la fin du premier alinéa de l'article L. 2102-4, sont insérés les mots : « , ainsi que dans le respect des dispositions du présent code s'appliquant aux entreprises verticalement intégrées » ;

6° Au début du dernier alinéa de l'article L. 2111-9, sont insérés les mots : « Dans les conditions fixées par l'article L. 2122-4-3-2, » ;

7° Après le premier alinéa de l'article L. 2111-10, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les candidats et, sur leur demande, les candidats potentiels, sont informés par SNCF Réseau, dans des conditions fixées par voie réglementaire, du contenu du projet de contrat, en ce qui concerne les principes de base et paramètres mentionnés à l'annexe V à la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012, et des projets d'actualisation dans des conditions leur permettant d'exprimer leur avis sur ces projets avant leur signature. » ;

8° L'article L. 2111-10-1 est ainsi modifié :

a) Au 2° du I, les mots : « , de modernisation » sont supprimés ;

b) Le 2° du II est complété par les mots : « à l'exception des investissements de modernisation » ;

9° L'article L. 2122-2 est ainsi modifié :

a) Au I, les mots : « destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains et suburbains » sont remplacés par les mots : « destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs » ;

b) Au même I, après les mots : « tant qu'aucun autre candidat ne demande », sont insérés les mots : « au gestionnaire d'infrastructure » ;

c) Au II, les mots : « de son article L. 2122-4-3 et » sont remplacés par les mots : « de ses articles L. 2122-4-3-1 et L. 2122-7-2-1, du II de l'article L. 2122-9 et » ;

d) L'article est complété par les neuf alinéas suivants :

« III. – Ne sont pas soumises aux dispositions de l'article L. 2122-7-1 les infrastructures ferroviaires régionales dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports pris après notification à la Commission européenne et la décision, prise sous forme d'acte d'exécution, adoptée par celle-ci constatant l'absence d'importance stratégique pour le marché ferroviaire européen selon les critères fixés à l'article 2, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

« IV. – Ne sont pas soumises aux dispositions des articles L. 2122-4-1-1, L. 2122-4-3, L. 2122-4-3-1, L. 2122-4-3-2, L. 2122-7-1-1 et L. 2122-7-2-1, les entreprises qui exploitent des lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas 100 kilomètres qui sont utilisées pour le trafic de fret entre une ligne principale et des points d'origine et de destination d'acheminement situés sur ces lignes, mais qui peuvent également être utilisées,

dans des conditions définies par décret, pour des services de transport de voyageurs, à condition que ces lignes soient gérées par des entités autres que SNCF Réseau et :

« 1° Qu'elles soient utilisées par une seule entreprise ferroviaire de fret ;

« 2° Ou que les fonctions essentielles relatives à ces lignes soient exercées par un organisme qui ne soit contrôlé par aucune entreprise ferroviaire.

« Parmi ces lignes, celles qui sont utilisées par une seule entreprise ferroviaire de fret ne sont pas non plus soumises aux dispositions des articles L. 2122-4-1, L. 2122-4-2, des articles L. 2122-4-6 à L. 2122-8, du II de l'article L. 2122-9, ni à celles du titre III du présent livre, jusqu'à ce qu'un autre candidat formule auprès du gestionnaire d'infrastructure une demande de capacité sur ces lignes.

« V. – Ne sont pas soumises aux dispositions des articles L. 2122-4-1-1, L. 2122-4-3, L. 2122-4-3-1, L. 2122-4-3-2 et L. 2122-7-2-1, les réseaux régionaux à faible trafic, gérés par une entité autre que SNCF Réseau, et utilisés pour l'exploitation de services de transport de voyageurs dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transport d'une région, y compris d'une région transfrontalière, fournis par une seule entreprise ferroviaire, autre que les entreprises ferroviaires relevant du champ mentionné au I de l'article L. 2101-2 du code des transports, jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité de ce réseau pour des services de transport de voyageurs et à condition que l'entreprise soit indépendante sur le plan organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire exploitant des services de transport de fret. Le présent V peut également être appliqué lorsque la ligne est aussi utilisée, dans une certaine mesure, pour des services de transport de fret.

« VI. – La liste des lignes mentionnées aux IV et V est fixée par arrêté du ministre chargé des transports pris après notification à la Commission européenne.

« VII. – N'est pas soumise aux dispositions des articles L. 2122-4-1-1, L. 2122-4-3 et L. 2122-7-2-1, dans le cadre d'un marché ou contrat de partenariat existant conclu avant le 16 juin 2015, la partie privée à ce partenariat si celle-ci est une entreprise ferroviaire chargée de fournir des services de transport ferroviaire de voyageurs sur l'infrastructure. Dans ce cas, cette partie privée est autorisée à refuser l'accès aux autres entreprises ferroviaires.

« VIII. – Ne sont pas soumis au premier alinéa de l'article L. 2122-7-2-1, les gestionnaires de l'infrastructure qui sont la partie privée d'un partenariat public-privé conclu avant le 24 décembre 2016, et qui ne reçoivent pas de fonds publics. » ;

10° L'article L. 2122-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Au sens du présent titre, on entend par :

« 1° "Capacités de l'infrastructure" : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour une section de l'infrastructure pendant une certaine période ; »

b) Le second alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2° "Sillon" : la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ; »

c) L'article est complété par les alinéas suivants :

« 3 "Entreprise verticalement intégrée" :

« a) Lorsqu'un gestionnaire d'infrastructure est contrôlé, directement ou indirectement, au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce et du III de l'article L. 430-1 du même code, par une ou plusieurs personnes qui contrôlent, directement ou indirectement au sens des mêmes dispositions, une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire d'infrastructure, l'ensemble de ces personnes est regardé, pour l'application du présent code, comme constituant une entreprise verticalement intégrée ;

« b) Lorsqu'un gestionnaire d'infrastructure est contrôlé, directement ou indirectement, au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce et du III de l'article L. 430-1 du même code, par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire d'infrastructure, l'ensemble de ces personnes est regardé, pour l'application du présent code, comme constituant une entreprise verticalement intégrée ;

« c) Lorsqu'une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau d'un gestionnaire d'infrastructure sont contrôlées, au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce et du III de l'article L. 430-1 du même code, par celui-ci, l'ensemble de ces personnes est regardé, pour l'application du présent code, comme constituant une entreprise verticalement intégrée.

« Par "entreprise verticalement intégrée", on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire d'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.

« Lorsqu'un gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont directement contrôlés par l'Etat sans entité intermédiaire, mais qu'ils sont indépendants l'un de l'autre sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée ;

« 4° "Fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure" : la prise de décision concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre national de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure en vigueur ;

« 5° “Partenariat public-privé” : un marché ou un contrat de partenariat conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que SNCF Réseau, mentionné à l'article L. 1112-1 du code de la commande publique, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent l'infrastructure ferroviaire, ou acquièrent le droit d'exercer des fonctions de gestion de l'infrastructure ferroviaire pour une durée prédéfinie ;

« 6° “Développement de l'infrastructure ferroviaire” : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;

« 7° “Exploitation de l'infrastructure ferroviaire” : la répartition des sillons, la gestion opérationnelle des circulations et la tarification de l'infrastructure ;

« 8° “Entretien de l'infrastructure ferroviaire” : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;

« 9° “Renouvellement de l'infrastructure ferroviaire” : les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale ;

« 10° “Modernisation de l'infrastructure ferroviaire” : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale ;

11° Après l'article L. 2122-4-1, il est inséré un article L. 2122-4-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2122-4-1-1. – I. – Le gestionnaire d'infrastructure est responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et est chargé de la participation à son développement, conformément aux politiques nationales en matière de développement et de financement de l'infrastructure.

« II. – Aucune des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée n'exerce une influence décisive sur les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles.

« Les membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure, lorsqu'ils sont salariés d'autres entités juridiques de l'entreprise verticalement intégrée qui ne sont pas gestionnaires d'infrastructure, ne prennent pas part aux décisions relatives aux fonctions essentielles et à la nomination ou la révocation des dirigeants en charge des fonctions essentielles et des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles.

« Les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne peuvent être soumises à l'autorité hiérarchique, directe ou indirecte, que d'un dirigeant nommé après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités routières et ferroviaires.

« Le gestionnaire de l'infrastructure réunit dans un code de bonne conduite, adressé à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, les mesures prises pour prévenir toute influence décisive d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée sur les décisions qu'il prend en ce qui concerne les fonctions essentielles. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières veille au respect de ce code de bonne conduite.

« III. – Les membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire, et leur impartialité ne doit être affectée par aucun conflit d'intérêts.

« IV. – Le gestionnaire d'infrastructure est organisé sous la forme d'une entité qui est juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire et, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des autres entités de l'entreprise verticalement intégrée.

« V. – Une même personne ne peut être concomitamment désignée ou employée :

« 1° En tant que membre du conseil d'administration d'un gestionnaire d'infrastructure et en tant que membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;

« 2° En tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;

« 3° Lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire d'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire ;

« 4° En tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire d'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration de ce gestionnaire d'infrastructure.

« VI. – Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières. Ils peuvent néanmoins se voir offrir des incitations liées à la performance globale du système ferroviaire.

« VII. – Lorsque les systèmes d'information sont communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire d'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée. » ;

12° L'article L. 2122-4-3 est ainsi modifié :

a) Après les mots : « les fonctions » est inséré le mot : « essentielles » ;

b) Les mots : « ferroviaire relatives à la répartition des capacités et à la tarification de l'utilisation de celle-ci » sont remplacés par les mots : « mentionnées au 4° de l'article L. 2122-3 » ;

c) Les mots : « vis-à-vis des entreprises ferroviaires » sont remplacés par les mots : « sans préjudice des dispositions des articles L. 2122-4-1 et L. 2122-4-2 » ;

d) La dernière phrase est supprimée ;

13° Après l'article L. 2122-4-3, sont insérés des articles L. 2122-4-3-1 et L. 2122-4-3-2 ainsi rédigés :

« *Art. L. 2122-4-3-1.* – Les fonctions de gestion opérationnelle des circulations et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. Le gestionnaire d'infrastructure veille à ce que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêts.

« Les entreprises ferroviaires ont un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en ce qui concerne la gestion opérationnelle des circulations en cas de perturbation les concernant. Ces informations pertinentes et leurs méthodes de diffusion et d'échanges sont précisées dans le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5, si ces dispositions sont applicables. Si le gestionnaire d'infrastructure n'est pas soumis aux dispositions de l'article L. 2122-5, il doit, dès connaissance d'un aléa de trafic ou d'un événement susceptible d'avoir une incidence sur les circulations ferroviaires, informer les entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau. Lorsque le gestionnaire d'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion opérationnelle des circulations, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

« En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, les gestionnaires d'infrastructure concerné partagent toute information pertinente avec les autres gestionnaires d'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires d'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale de la circulation transfrontalière.

« En ce qui concerne la planification à long terme des grands travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées.

« La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire d'infrastructure de manière non discriminatoire.

« *Art. L. 2122-4-3-2.* – I. – A condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire d'infrastructure peut :

« 1° Déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles ;

« 2° Déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

« Le gestionnaire d'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites au I de l'article L. 2122-4-1-1 et assume la responsabilité à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles L. 2122-4-1-1, L. 2122-4-3, L. 2122-4-3-1 et L. 2122-7-2-1.

« II. – Par dérogation au I de l'article L. 2122-4-1-1, les fonctions du gestionnaire d'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires d'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences prévues aux II, III, IV, V et VI de l'article L. 2122-4-1-1 et aux articles L. 2122-4-3, L. 2122-4-3-1 et L. 2122-7-2-1 et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

« III. – Un gestionnaire d'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients, tels que des réductions de coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord.

« Les projets d'accord de coopération sont transmis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières contrôle l'exécution de ces accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin. » ;

14° Après l'article L. 2122-7-1, il est inséré un article L. 2122-7-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2122-7-1-1.* – Les comptes de résultat du gestionnaire d'infrastructure doivent, en considérant toute période de cinq années consécutives dans des conditions normales d'activité, présenter un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par les pouvoirs publics, y compris, le cas échéant, sous forme d'avances, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure. » ;

15° Après l'article L. 2122-7-2, il est inséré un article L. 2122-7-2-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2122-7-2-1.* – Les recettes provenant des activités de gestion d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire d'infrastructure que pour financer ses propres activités, y

compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire d'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés, mais pas des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur ce gestionnaire d'infrastructure.

« Les gestionnaires d'infrastructure n'accordent pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

« Les gestionnaires d'infrastructure ne reçoivent pas de prêts des entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

« Des prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

« Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

« Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire d'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'un bénéfice raisonnable.

« Les dettes attribuées au gestionnaire d'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces dettes est assuré séparément, sans préjudice de la possibilité du paiement final des dettes par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire d'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

« Les comptes du gestionnaire d'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

« Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire d'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise. » ;

16° Au deuxième alinéa de l'article L. 2133-4, après les mots : « d'exploitation d'installations de service ou d'entreprise ferroviaire, » sont insérés les mots : « ainsi qu'auprès des entités des entreprises verticalement intégrées ».

## TITRE II

### SERVICES PUBLICS DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

#### Article 2

I. – Le code de la commande publique est ainsi modifié :

1° Au titre II du livre V de la deuxième partie, l'intitulé du chapitre unique est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre I<sup>er</sup> : Règles générales applicables aux marchés publics mentionnés au titre I<sup>er</sup> à l'exception de ceux portant sur le service public de transport de voyageurs par chemin de fer » ;

2° Au titre II du même livre, il est créé un chapitre II ainsi rédigé :

#### « CHAPITRE II

##### « RÈGLES PROPRES AUX MARCHÉS PUBLICS PORTANT SUR LE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR CHEMIN DE FER

« Art. L. 2522-1. – Par dérogation à l'article L. 2500-1, les marchés publics mentionnés au 4° de l'article L. 2512-5, en tant qu'ils portent sur le service public de transport de voyageurs par chemin de fer sont régis, pour leur passation et leur exécution, par les dispositions de l'article L. 2121-17-1 du code des transports » ;

3° Aux articles L. 3126-3 et L. 3134-3, après les mots : « contrats de concession », sont insérés les mots : « , à l'exception de ceux relatifs au transport de voyageurs par chemin de fer mentionnés au chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports » ;

4° Le second alinéa de l'article L. 3200-1 est supprimé ;

5° L'article L. 3212-4 est complété par un 11° ainsi rédigé :

« 11° Les services relatifs au transport de voyageurs par chemin de fer, mentionnés au chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, relevant de l'article 5, paragraphe 3 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route modifié. » ;

6° Au titre II du livre II de la troisième partie, l'intitulé du chapitre unique est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre I<sup>er</sup> : Règles générales applicables aux contrats de concession mentionnés au titre I<sup>er</sup> à l'exception de ceux portant sur le service public de transport de voyageurs par chemin de fer » ;

7° Au titre II du même livre, il est créé un chapitre II ainsi rédigé :

« *CHAPITRE II*

« *RÈGLES PROPRES AUX CONTRATS DE CONCESSION PORTANT SUR LE SERVICE PUBLIC  
DE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR CHEMIN DE FER*

« *Art. L. 3222-1.* – Par dérogation à l'article L. 3200-1, les contrats de concession mentionnés au 11° de l'article L. 3212-4 sont régis, pour leur passation et leur exécution, par les dispositions de l'article L. 2121-17-1 du code des transports. »

II. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 2121-17, sont insérés les articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 2121-17-1.* – Sans préjudice des dispositions du règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/10 du Conseil, les contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de voyageurs, à l'exception des contrats attribués en application du paragraphe 2 de l'article 5 dudit règlement, sont passés et exécutés dans les conditions suivantes :

« 1° Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 3114-1, des articles L. 3114-4 et L. 3114-6 du code de la commande publique ainsi que celles du titre III du livre I<sup>er</sup> de sa troisième partie sont applicables à l'exception des articles L. 3134-1 à L. 3134-3 ;

« 2° Par dérogation aux dispositions des articles L. 3132-4 à L. 3132-6 et L. 3136-10 du code de la commande publique et sauf stipulation contractuelle contraire, les biens apportés par l'attributaire pour l'exécution d'un contrat de service public et concourant, dès l'origine, concomitamment et substantiellement à l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public n'entrent pas dans la propriété de l'autorité organisatrice pendant la durée du contrat ou à son terme.

« L'alinéa précédent ne s'applique pas aux biens immobiliers construits sur des terrains appartenant à ladite autorité organisatrice ;

« 3° Sans préjudice des dispositions prévues au 1°, lorsque ces contrats sont attribués après publicité et mise en concurrence et sauf dans le cas où ils sont attribués après des négociations avec un seul opérateur en application de la procédure prévue à l'article 5, paragraphe 3 *ter* du même règlement, les dispositions des titres I<sup>er</sup> et II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code de la commande publique, à l'exception des articles L. 3113-1 à L. 3113-3, du second alinéa de l'article L. 3114-1, des articles L. 3114-2, L. 3114-3, L. 3114-7 à L. 3114-10 sont applicables. Par ailleurs, le dossier de la consultation des entreprises peut prévoir que la procédure de passation, avant une éventuelle négociation, soit structurée en une ou plusieurs étapes successives de nature à permettre à l'autorité organisatrice de dialoguer avec les candidats admis à participer, en vue de définir ou développer les solutions de nature à répondre à ses besoins et sur la base desquelles ces candidats seront invités à remettre une offre ;

« 4° Pour l'application des dispositions du code de la commande publique, les termes "contrat de service public relatif à des services de transport ferroviaire de voyageurs" s'entendent comme "contrat de concession", les termes "autorité organisatrice" s'entendent comme "autorité concédante" et les termes "titulaire d'un contrat de service public" s'entendent comme "le concessionnaire" ;

« 5° Lorsque s'applique l'article L. 2121-20, l'autorité organisatrice s'assure que le délai entre l'attribution du contrat de service public et la date de changement effectif d'attributaire est compatible avec les délais associés à la procédure de transfert des contrats de travail prévue par la section III du présent chapitre.

« Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'Etat.

« *Art. L. 2121-17-2.* – I. – Sans préjudice des dispositions de l'article L. 2121-17-1, les contrats de service public des collectivités territoriales ainsi que de leurs groupements et de leurs établissements publics au sein desquels les collectivités sont majoritaires relatifs à des services de transport ferroviaire de voyageurs, à l'exception des contrats attribués en application du paragraphe 2 de l'article 5 du règlement n° 1307/2007 du 23 octobre 2007, sont passés et exécutés dans les conditions suivantes :

« 1° Les dispositions des articles L. 1411-3, L. 1411-4, L. 1411-6, L. 1411-9, L. 1411-16 à L. 1411-19 et L. 1413-1 du code général des collectivités territoriales sont applicables, à l'exclusion de tout autre article des chapitres préliminaire, I<sup>er</sup>, III et IV du titre I<sup>er</sup> du livre IV de la première partie du même code ;

« 2° Sans préjudice des dispositions prévues à l'alinéa précédent, lorsque les contrats relèvent du 3° de l'article L. 2121-17-1, les dispositions des articles L. 1411-5 et L. 1411-7 du même code sont applicables.

« II. – Pour la mise en œuvre du présent article, les termes "délégation de service public", "contrat de délégation" et "convention de délégation de service public" s'entendent comme "contrat de service public" et le terme "déléataire" s'entend comme "attributaire". » ;

2° Après l'article L. 2121-17, il est inséré un article L. 2121-17-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-17-3.* – Les obligations de service public spécifiées dans les contrats prennent en compte :

« 1° Pour les services d'intérêt national, le schéma national des services de transport mentionné à l'article L. 1212-3-1 ;

« 2° Pour les services d'intérêt régional, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionné à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, lorsque les régions sont tenues d'élaborer un tel schéma ;

« 3° Pour les services de transport ferroviaire de voyageurs mentionnés à l'article L. 1241-1, le schéma directeur de la région d'Ile-de-France mentionné à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme ;

« 4° Pour les services organisés par la collectivité territoriale de Corse, le plan d'aménagement et de développement durable de Corse mentionné à l'article L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales. »

III. – Les dispositions du I et du 1° du II du présent article entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2019. Elles s'appliquent aux contrats de service public ferroviaire de transport de voyageurs pour lesquels le lancement de l'attribution directe ou de la mise en concurrence au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil intervient après cette date.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les dispositions du I et du 1° du II du présent article ne s'appliquent pas :

1° Aux conventions conclues avant le 25 décembre 2023 en application des articles L. 2141-1, L. 2121-4 ou L. 2121-6 du code des transports, dans leur rédaction en vigueur au jour de la publication de la présente ordonnance ;

2° Aux conventions conclues en application de l'article L. 2141-1 du code des transports dans sa rédaction en vigueur au jour de la publication de la présente ordonnance et mentionnées aux I et II de l'article L. 1241-7-1 du même code.

### Article 3

L'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire est ainsi modifié :

1° Les mots : « et dans un délai raisonnable qu'elle fixe » sont ajoutés à la fin du premier alinéa du I après les mots : « à sa demande » ;

2° Au deuxième alinéa du I, les mots : « Il ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception ou régularisation d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit » sont remplacés par les mots : « Il ne donne lieu au versement d'aucune autre somme, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit » ;

3° Le I est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le premier alinéa ne s'applique pas aux matériels roulants apportés par SNCF Mobilités pour l'exécution d'un contrat de service public attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023 et concourant, dès l'origine, concomitamment et substantiellement à l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public. » ;

4° Le II est remplacé par les dispositions suivantes :

« II. – SNCF Mobilités transmet à l'autorité organisatrice tous les éléments nécessaires à l'exploitation du matériel roulant transféré de nature à garantir le niveau de sécurité requis de ce matériel. La liste minimale de ces éléments et le délai dans lequel, après la demande de transfert, SNCF Mobilités les met à disposition de l'autorité organisatrice, sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

« SNCF Mobilités cède l'ensemble des éléments mentionnés au présent II à l'autorité organisatrice cessionnaire sans contrepartie financière.

« III. – Le transfert d'un matériel roulant s'accompagne simultanément, à la demande de l'autorité organisatrice concernée, d'une dotation par SNCF Mobilités à cette autorité organisatrice d'un stock de pièces consommables et réparables et d'outillages spécifiques nécessaire à la continuité du service public défini d'un commun accord entre les parties.

« A défaut d'accord, la dotation en pièces consommables et réparables est proportionnelle au volume de matériels roulants faisant l'objet d'un transfert par rapport au parc total de matériels roulants de la même série et dont SNCF Mobilités est propriétaire.

« Lorsqu'elle n'a pas été financée en totalité par l'autorité organisatrice dans le cadre de la convention de financement de l'acquisition du matériel ou de la convention d'exploitation, cette dotation se fait en contrepartie du versement d'une somme égale à la valeur de marché des pièces transférées, le cas échéant réduite en proportion de la part qui a été financée.

« SNCF Mobilités transmet à l'autorité organisatrice, dans les trois mois suivant la demande de transfert, les références, sources d'approvisionnement, descriptifs et plans des pièces consommables et réparables correspondant à cette série de matériel.

« IV. – Lors du transfert d'un matériel roulant à une autorité organisatrice, SNCF Mobilités cède à cette dernière, pour les droits et obligations se rapportant aux matériels transférés, sa qualité de partie au contrat d'acquisition dudit matériel roulant conclu avec le constructeur ainsi qu'à tout autre contrat indispensable à l'exploitation de ce matériel roulant, conclu par SNCF Mobilités avec un tiers.

« Les droits et obligations résultant du contrat d'acquisition ou du contrat avec le tiers se rapportant au matériel concerné sont transférés de SNCF Mobilités à l'autorité organisatrice cessionnaire. Le constructeur ou le tiers, à qui SNCF Mobilités notifie cette cession ainsi que l'identité de l'autorité organisatrice cessionnaire, ne peut s'opposer à la cession. La cession est effectuée sans modification des engagements contractuels et des conditions de mise en œuvre du contrat. Elle n'entraîne le versement d'aucune indemnité au profit du constructeur ou du tiers dès lors que les droits et obligations de celui-ci demeurent inchangés vis-à-vis de l'autorité organisatrice cessionnaire.

« Le constructeur ou le tiers cède sans contrepartie financière à l'autorité organisatrice cessionnaire les droits de propriété intellectuelle sur les logiciels et documents nécessaires à l'exploitation et la maintenance du matériel roulant transféré identiques à ceux accordés à SNCF Mobilités en application du contrat les liant.

« V. – Les équipements installés dans les matériels roulants à la demande de l'autorité organisatrice en application des stipulations contractuelles conclues avec SNCF Mobilités ou nécessaires à l'exploitation du service sont transférés par ce dernier avec les matériels roulants dont l'autorité organisatrice demande le transfert.

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

« Ce transfert se fait moyennant le versement à leurs propriétaires respectifs d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions, pour les ateliers de maintenance et à la valeur vénale, nette de toutes subventions, pour les terrains y afférents. Il ne donne lieu au versement d'aucune autre somme, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

« VII. – Un atelier de maintenance désigne toute installation de maintenance, comprenant les équipements, notamment les voies, installations fixes et outillages, immeubles par nature ou par destination, et les éventuels bâtiments qui les entourent, nécessaires à la réalisation d'opérations de maintenance du matériel roulant utilisé pour l'exécution du contrat de service public.

« Sont exclus du champ du transfert les ateliers de maintenance exclusivement affectés à la réalisation d'opérations de maintenance lourde.

« VIII. – L'utilisation majoritaire d'un atelier de maintenance s'apprécie au regard du volume d'activité consacré à la maintenance des matériels roulants affectés au contrat de service public, par rapport au volume d'activité consacré à la maintenance des matériels roulants ferroviaires des autres utilisateurs de cet atelier. Les conditions d'évaluation de ces volumes d'activité sont fixées par voie réglementaire.

« IX. – Les autres biens, créés, acquis ou utilisés par SNCF Mobilités, à la demande de l'autorité organisatrice en application des stipulations contractuelles conclues avec SNCF Mobilités ou strictement nécessaires à la continuité et à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, et majoritairement utilisés pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023, ainsi que les terrains y afférents sont transférés à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande et dans un délai raisonnable qu'elle fixe.

« Ce transfert se fait moyennant le versement à leurs propriétaires respectifs d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions, pour les installations, et à la valeur vénale, nette de toutes subventions, pour les terrains y afférents. Il ne donne lieu au versement d'aucune autre somme, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. »

### TITRE III

#### DISPOSITIONS DIVERSES

##### Article 4

Avant l'article L. 2121-18 du code des transports, il est inséré un article L. 2121-17-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-17-4.* – L'autorité organisatrice de transport peut décider de fournir pour le compte du gestionnaire des gares des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs relevant de son ressort territorial et utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, ou en les fournissant elle-même.

« L'autorité organisatrice de transport définit le périmètre des gares et des prestations concernées. Une convention conclue entre l'autorité organisatrice et le gestionnaire des gares précise notamment les modalités de réalisation de ces prestations et les mesures garantissant le caractère équitable, transparent et non discriminatoire de fourniture de ces prestations.

« Un décret en Conseil d'Etat définit les conditions d'application du présent article et notamment les gares et les prestations éligibles. Il définit également les modalités particulières d'application lorsqu'une gare est utilisée par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs relevant de plusieurs autorités organisatrices. »

##### Article 5

Après l'article L. 2121-13 du code des transports, il est inséré un article L. 2121-13-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-13-1.* – Les autorités organisatrices de transport ferroviaire de voyageurs garantissent, dans des conditions fixées par les contrats de service public concernés, un accès non discriminatoire des entreprises ferroviaires, des autres autorités organisatrices de transport ferroviaire de voyageurs et des opérateurs de vente de voyages immatriculés au registre mentionné à l'article L. 141-3 du code du tourisme à la distribution des titres de transport ferroviaire pour les services publics de transport ferroviaire de voyageurs qu'elles organisent.

« Les opérateurs attributaires d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs peuvent également assurer directement la distribution des titres de transport dans des conditions fixées par le contrat de service public concerné.

« Les conditions d'accès aux services de distribution sont définies par des accords de distribution, passés dans des conditions fixées par les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs concernés, entre, d'une part, l'autorité organisatrice des transports concernée ou les opérateurs attributaires des contrats de service public et, d'autre part, tout tiers intéressé mentionné au premier alinéa. Les modalités financières de ces accords sont non discriminatoires. »

## Article 6

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° A l'article L. 1212-3-2 les mots : « il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national » sont supprimés ;

2° L'article L. 1221-2 est ainsi modifié :

a) Les mots : « des départements et » sont remplacés par les mots : « de l'Etat, » ;

b) Après les mots : « des régions » sont insérés les mots : « et des départements » ;

3° A la fin du premier alinéa de l'article L. 1263-1, sont insérés les phrases suivantes : « Lorsqu'elle est saisie d'un différend en application du III de l'article L. 1263-2, elle se prononce dans un délai de trois mois suivant la réception de la demande. Elle peut proroger ce délai d'un mois en cas de demande de pièces complémentaires sous réserve de ne pas dépasser le délai de douze mois courant soit à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 tel que mentionné au premier alinéa de l'article L. 2121-22 soit, dans les cas où les autorités organisatrices de transport ne publient pas ces informations, à compter de l'information faite au cédant, par tout moyen conférant date certaine, de l'intention de l'autorité organisatrice d'attribuer directement le contrat à un nouvel opérateur, de lancer une procédure de mise en concurrence ou de fournir elle-même le service. » ;

4° L'article L. 2100-2 est ainsi modifié :

a) Au début du 1°, sont insérés les mots : « Sans préjudice de la libre organisation des services mentionnés à l'article L. 2121-12, » ;

b) Au début du 6°, les mots : « ferroviaire à grande vitesse, d'équilibre du territoire et d'intérêt régional » sont remplacés par les mots : « entre les services de transport ferroviaire de voyageurs publics et librement organisés » ;

5° L'article L. 2102-22 est ainsi modifié :

a) Le mot : « précédemment » est remplacé par les mots : « ayant été » ;

b) Après la première occurrence du mot : « et » sont ajoutés les mots : « ayant été » ;

6° L'article L. 2121-7 est ainsi modifié :

a) Au deuxième alinéa, les mots : « demander à SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « confier à l'attributaire d'un contrat relatif à des services de transport ferroviaire de voyageurs public la mission » ;

b) Le dernier alinéa est supprimé ;

7° A l'article L. 2121-8-1, les mots : « une convention avec SNCF Mobilités, SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « d'un contrat de service public avec un opérateur, celui-ci » ;

8° A l'article L. 2121-12, dans sa version en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019, après la référence : « L. 2121-9 » est insérée la référence : « , L. 2122-10 » ;

9° Le premier alinéa de l'article L. 2121-22 est ainsi modifié :

a) Les mots : « au jour de la publication de l'avis d'appel à la concurrence pour l'attribution du contrat ou de la décision manifestant l'intention de l'autorité d'attribuer directement le contrat ou de fournir elle-même le service » sont remplacés par les mots : « dans un délai de neuf mois courant à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CE) n° 1191/69 et 1107/70 du Conseil. Dans les cas où les autorités organisatrices de transport ne publient pas ces informations, ce délai court à compter de l'information par tout moyen conférant date certaine de l'autorité organisatrice faite au cédant de son intention d'attribuer directement le contrat à un nouvel opérateur, de lancer une procédure de mise en concurrence, ou de fournir elle-même le service. » ;

b) Après les mots : « transmis par le cédant dans » sont insérés les mots : « un délai de six mois courant à compter du point de départ du délai mentionné au présent alinéa et selon » ;

c) Les mots « dans un délai de six mois à compter de la notification au *Journal officiel* de l'Union européenne du lancement de la procédure de mise en concurrence ou de l'attribution directe du contrat » sont supprimés ;

d) Après les mots : « maintenance lourde, » sont insérés les mots : « à la date du point de départ du délai mentionné au présent alinéa et » ;

10° Au V de l'article L. 2121-24, après les mots : « des salariés » sont insérés les mots : « mentionnés au chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre IV de la deuxième partie du code du travail » et les mots : « du livre IV de la deuxième partie du code du travail » sont remplacés par les mots : « de ce livre » ;

11° Les trois derniers alinéas de l'article L. 2141-11 sont supprimés ;

12° L'article L. 2141-15-1 est abrogé ;

13° Le premier alinéa de l'article L. 2144-2 est ainsi modifié :

a) Les mots : « reçus par les entreprises ferroviaires » sont remplacés par les mots : « versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport » ;

b) Après les mots : « missions de service public » sont insérés les mots : « de transport ferroviaire » ;

c) Les mots : « qui leur sont confiées » sont supprimés ;

d) Le mot : « convention » est remplacé par les mots : « contrat de service public ».

II. – Le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre est ainsi modifié :

1° Les quatre derniers alinéas de l'article L. 251-1 sont supprimés ;

2° Les articles L. 251-2, L. 251-5 et L. 523-1 sont abrogés.

III. – Le 3 de l'article 162 du code de la famille et de l'aide sociale est abrogé.

IV. – La loi n° 50-891 du 1<sup>er</sup> août 1950 accordant des facilités de transport par chemin de fer aux bénéficiaires d'une rente, pension, retraite, allocation ou d'un secours viager, versé au titre d'un régime de sécurité sociale est abrogée.

V. – L'article 22 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée est abrogé.

VI. – Les dispositions des 1° et 4° du I du présent article entrent en vigueur le 12 décembre 2020.

VII. – Les dispositions des 6°, 7° et 11° du I du présent article entrent en vigueur le 25 décembre 2023. Toutefois, elles s'appliquent aux contrats attribués en application du IV de l'article 19 de la loi du 27 juin 2018 susvisée.

VIII. – Les dispositions du 8° du I du présent article entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

IX. – Les dispositions des II à IV du présent article entrent en vigueur le 3 décembre 2019.

### Article 7

Le Premier ministre, le ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, et la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 12 décembre 2018.

EMMANUEL MACRON

Par le Président de la République :

*Le Premier ministre,*

EDOUARD PHILIPPE

*Le ministre d'Etat,  
ministre de la transition écologique  
et solidaire,*

FRANÇOIS DE RUGY

*La ministre auprès du ministre d'Etat,  
ministre de la transition écologique  
et solidaire, chargée des transports,*

ELISABETH BORNE