

**Décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020 relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses autres dispositions**

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, notamment ses articles L. 3114-1 à L. 3114-3 et R. 3114-3 à R. 3114-7 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1311-2, L. 2111-1-1, L. 2111-9-1 A et L. 2111-20-1-1 ;

Vu le code du travail, notamment son article L. 8241-2 ;

Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale, notamment son article 61-2 ;

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national perçues par SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

Vu le décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux, notamment son article 11 ;

Vu le décret n° 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

Vu l'avis de l'Autorité de régulation des transports en date du 22 octobre 2020 ;

Vu les avis du Conseil national d'évaluation des normes en date des 8 octobre et 15 novembre 2020 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

## **Chapitre préliminaire**

### **Définitions**

#### **Article 1**

Au sens du présent décret et pour l'application du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier de la deuxième partie du code des transports, partie législative, on entend par « ligne d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national » une ligne du réseau ferré national appartenant à l'une des catégories suivantes :

1° Lignes comprises dans la liste des infrastructures ferroviaires locales fixée par arrêté en application du II de l'article L. 2122-2 du code des transports ou mentionnées au IV de cet article ;

2° Lignes n'appartenant pas au réseau structurant tel que défini par le contrat de performance prévu à l'article L. 2111-10 du code des transports, et sur lesquelles au moins 90% des services réguliers de transport ferroviaire de voyageurs au cours des cinq derniers horaires de service réalisés étaient organisés par des autorités organisatrices de transport ferroviaire autres que l'Etat ;

3° Lignes sur lesquelles aucun service de transport ferroviaire de voyageurs n'a circulé au cours des cinq derniers horaires de service réalisés.

### **Chapitre Ier : Le transfert de gestion**

#### **Article 2**

I. - Sur décision de son assemblée délibérante, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire adresse sa demande de transfert de gestion en application de l'article L. 2111-1-1 du code des transports au ministre chargé des transports.

Il se prononce après avis de l'Autorité de régulation des transports, de la société SNCF Réseau et de la société SNCF Gares & Connexions.

La demande précise :

1° L'identification des lignes considérées ;

2° Le périmètre du transfert objet de la demande, et notamment les installations de services exclusivement dédiées aux lignes concernées dont le transfert est souhaité ;

3° L'intention de recourir à la mise à disposition de salariés de la société SNCF Réseau et, le cas échéant, de la société SNCF Gares & Connexions, ainsi que la nature des missions concernées par cette mise à disposition.

Lorsque le périmètre du transfert demandé comporte des gares de voyageurs, la demande porte sur un ensemble cohérent de gares exclusivement dédiées à la ligne.

La société SNCF Réseau, la société SNCF Gares & Connexions le cas échéant, et les opérateurs ferroviaires empruntant les lignes considérées fournissent à l'autorité organisatrice de transport ferroviaire, à sa demande, la liste des installations de service exclusivement dédiées à la ligne concernée et les volumes de trafics constatés à l'échelle des segments.

II. - Lorsqu'une ligne objet de la demande dessert le territoire de deux régions ou plus, le dossier de demande comporte un avis motivé des autorités organisatrices de transport ferroviaire régional concernées. A défaut de réponse de celles-ci, leurs avis sont réputés rendus dans un délai de deux mois à compter de leur saisine.

La société SNCF Réseau, la société SNCF Gares & Connexions lorsqu'elle est concernée et l'Autorité de régulation des transports disposent d'un délai de deux mois à compter de la réception de la demande d'avis qui leur est adressée pour remettre leurs avis motivés au ministre chargé des transports. En l'absence de réponse dans ce délai, les avis de la société SNCF Réseau, de la société SNCF Gares & Connexions et de l'Autorité de régulation des transports sont réputés rendus.

Au plus tard deux mois après la réception du dernier de ces avis, ou, si au moins l'un de ces avis est tacite, après l'expiration du délai mentionné à l'alinéa précédent, le ministre chargé des transports notifie sa décision motivée sur la demande de transfert à l'autorité organisatrice de transport ferroviaire demanderesse, à la société SNCF Réseau et à la société SNCF Gares & Connexions. Cette décision tient compte des orientations de la politique nationale des transports, des impératifs de défense et de l'incidence du transfert sur la performance et l'exploitation du réseau ferré national.

Dans le cas où des lignes faisant l'objet de la demande de transfert accueillent des trains de transport de marchandises, le ministre chargé des transports peut conditionner le transfert à l'obligation de maintenir ces lignes en état d'accueillir ces trains.

L'absence de réponse du ministre dans ce délai vaut décision de refus de transfert de gestion.

### **Article 3**

La réalisation du transfert de gestion entre les sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire du transfert, d'autre part, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre ces sociétés et l'autorité organisatrice

Cette convention détermine notamment la date à laquelle le transfert intervient, le nombre de salariés concourant à l'exercice de missions de gestion de l'infrastructure ou d'exploitation d'installations de service sur les lignes faisant l'objet d'un transfert de gestion, les effectifs mis à disposition par la société SNCF Réseau et par la société SNCF Gares & Connexions le cas échéant, dans les conditions prévues par le chapitre IV, ainsi que les conditions de la transaction financière mentionnée au I de l'article L. 2111-20-1-1 du code des transports.

## **Article 4**

Une convention technique d'application est conclue entre la société SNCF Réseau, la société SNCF Gares & Connexions, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire du transfert, et le cas échéant toute personne à qui serait confiée la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure ou d'exploitation d'installations de service sur les lignes faisant l'objet d'un transfert de gestion, préalablement à l'entrée en vigueur du transfert ou en cas de changement de gestionnaire d'infrastructure ou d'exploitant d'installations de service.

Cette convention définit les mesures nécessaires au bon fonctionnement de la ligne et de ses interfaces avec les biens dont la gestion est assurée par les sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, notamment :

1° Les interfaces opérationnelles, notamment d'exploitation, et les règles de fonctionnement au cours de la durée du transfert de manière à assurer la sécurité des voyageurs, des personnels et des circulations, ainsi que le fonctionnement efficace des services ferroviaires utilisant leurs infrastructures respectives ;

2° Les conditions de raccordement de la ligne au réseau ferré national, et en particulier les limites de gestion et de maintenance et la description des points d'échange ;

3° Les modalités de gestion des circulations et de maintenance des actifs ferroviaires à ces interfaces ;

4° Les éventuelles servitudes existantes, notamment en matière de réseau de télécommunication, ou d'autres équipements nécessaires à l'exploitation du réseau ferré national ;

5° Les conditions, notamment financières, des éventuels transferts de ressources de la société SNCF Réseau et de la société SNCF Gares & Connexions à l'autorité organisatrice de transport ferroviaire, ou le cas échéant à toute personne à qui serait confiée la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure ou d'exploitation des installations de service ;

6° Les conditions de transfert des droits de propriété intellectuelle nécessaires au bon fonctionnement du service.

Si les actifs transférés sont soumis aux dispositions de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 susvisé, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire du transfert, ou le cas échéant toute personne à qui serait confiée la responsabilité de la gestion de l'infrastructure dans le cadre du transfert, établit sous sa responsabilité le document de référence du réseau et le transmet à la société SNCF Réseau dans un délai permettant son intégration au sein du document de référence du réseau ferré national.

## **Article 5**

Les dispositions de l'article 6-1 du décret du 5 mai 1997 susvisé ne sont pas applicables aux lignes faisant l'objet d'un transfert de gestion en application de l'article L. 2111-1-1 du code des transports.

## **Chapitre II : Le transfert de missions**

### **Article 6**

I. - Sur décision de son assemblée délibérante, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire adresse sa demande de transfert de missions en application de l'article L. 2111-9-1 A du code des transports au ministre chargé des transports. Il se prononce après avis de l'Autorité de régulation des transports et de la société SNCF Réseau.

La demande précise :

1° L'identification des lignes considérées ;

2° Le périmètre du transfert demandé, notamment les missions de gestion de l'infrastructure dont le transfert est souhaité ;

3° Le plan de financement des investissements de renouvellement ou de développement des lignes considérées ayant été majoritairement pris en charge par l'autorité organisatrice de transport ferroviaire demanderesse ;

4° Son intention de recourir à la mise à disposition de salariés de la société SNCF Réseau et la nature des missions concernées par celle-ci.

II. - Les dispositions du II de l'article 2 s'appliquent à l'examen des demandes de transfert de missions en application de l'article L. 2111-9-1 A du code des transports.

### **Article 7**

Le transfert de missions est mis en œuvre dans le cadre d'une convention de transfert de missions conclue entre la société SNCF Réseau et l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire du transfert.

Cette convention détermine notamment la nature des missions de gestion de l'infrastructure transférées, la date à laquelle le transfert intervient, le cas échéant sa durée, le nombre de salariés concourant à l'exercice des missions transférées, les effectifs mis à disposition par la société SNCF Réseau dans les conditions prévues au chapitre IV, les conditions de la transaction financière mentionnée au I de l'article L. 2111-9-1 A du code des transports, et les modalités de reprise par la société SNCF Réseau des missions transférées à l'issue du transfert le cas échéant. En particulier, cette convention prévoit les caractéristiques techniques qui devront le cas échéant être respectées par les différents composants de la ligne en fin de transfert.

Si, à l'issue du transfert de missions, les composants de la ligne ne satisfont pas aux caractéristiques techniques mentionnées à l'alinéa précédent, le bénéficiaire du transfert prend en charge les coûts de remise en état de la ligne par la société SNCF Réseau, et le cas échéant par la société SNCF

Gares & Connexions, permettant de les satisfaire, sauf en cas d'accord entre les parties sur des modalités différentes, en particulier dans la convention de transfert de missions.

## **Article 8**

Une convention technique d'application est conclue entre la société SNCF Réseau, la société SNCF Gares & Connexions, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire du transfert, et le cas échéant toute personne à qui serait confiée la pleine responsabilité de tout ou partie des missions transférées, préalablement à l'entrée en vigueur du transfert et en cas de changement de gestionnaire d'infrastructure.

Cette convention définit toutes les mesures nécessaires au bon fonctionnement de la ligne et de ses interfaces avec le réseau ferroviaire ainsi qu'avec les actifs en gares confiés à la société SNCF Gares & Connexions, notamment :

1° Le descriptif précis des missions qui sont transférées ;

2° Les limites de gestion et de maintenance et la description des points d'échange ;

3° Les modalités de maintenance des actifs ferroviaires à ces interfaces ;

4° Les droits d'accès des parties aux emprises des lignes concernées et aux installations de service nécessaires à leur gestion ;

5° Les modalités techniques et les conditions financières de mise à disposition des plages de travaux requises par l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire du transfert, ou le cas échéant par toute personne à qui cette autorité confierait tout ou partie des missions transférées, pour la réalisation de travaux ;

6° Les conditions, notamment financières, des éventuels transferts de ressources de la société SNCF Réseau à l'autorité organisatrice de transport ferroviaire, ou le cas échéant à toute personne à qui serait confiée la pleine responsabilité de tout ou partie des missions transférées ;

7° Les conditions de transferts des droits de propriété intellectuelle nécessaires au bon fonctionnement du service.

## **Article 9**

A la demande de l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire du transfert de missions, et sous réserve de l'accord de la société SNCF Réseau, la fin du transfert de missions et la reprise par cette société des missions transférées peut intervenir à tout moment. L'autorité organisatrice bénéficiaire du transfert respecte alors un délai de préavis inscrit dans la convention mentionnée à l'article 7 qui ne peut être inférieur à dix-huit mois, sauf si les parties décident d'un commun accord de déroger à ce délai.

## **Chapitre III : Compensation financière**

### **Article 10**

Les modalités des transactions financières prévues à l'article L. 2111-9-1 A du code des transports et aux I et II de l'article L. 2111-20-1-1 de ce code sont déterminées respectivement par la convention de transfert de missions, par la convention de transfert de gestion et par la convention mentionnée à l'article R. 3114-7-1 du code général de la propriété des personnes publiques, conformément aux dispositions du présent chapitre.

### **Article 11**

La compensation des impacts du transfert pour la société SNCF Réseau donne lieu à des versements annuels sur une durée de vingt ans, ou sur la durée de la convention de transfert de missions, le cas échéant, si celle-ci est inférieure, à la charge ou au profit de cette société.

Les montants de ces versements, déterminés à hauteur des impacts économiques évalués conformément aux dispositions de l'annexe 2 du présent décret, sont arrêtés dans la convention de transfert initiale. Ils font l'objet d'une nouvelle évaluation lorsque le transfert prend fin de façon anticipée ou lorsqu'un écart est constaté par rapport aux hypothèses prises en matière de mise à disposition de salariés, notamment dans le cas où la mise à disposition de salariés prendrait fin de façon anticipée, de façon à compenser l'incidence de cet écart sur les impacts économiques tels qu'ils avaient été évalués initialement.

En cas d'accord entre les parties, il peut être dérogé aux dispositions des deux alinéas précédents.

### **Article 12**

Les impacts économiques pour la société SNCF Réseau et pour la société SNCF Gares & Connexions d'un transfert de gestion réalisé en application de l'article L. 2111-1-1 du code des transports, ou d'un transfert de propriété réalisé en application des articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques, sont déterminés en fonction des coûts et recettes liés aux actifs transférés.

Ces impacts économiques sont arrêtés dans la convention de transfert. Les impacts économiques pour la société SNCF Réseau sont déterminés en évaluant la différence entre, d'une part, les coûts et recettes prévisionnels dans la trajectoire de référence, et, d'autre part, les coûts et recettes estimés dans la trajectoire de projet correspondant à la mise en œuvre du transfert, selon les modalités prévues en annexe 2 du présent décret.

### **Article 13**

Les impacts économiques pour la société SNCF Réseau d'un transfert de missions réalisé en application de l'article L. 2111-9-1 A du code des transports sont déterminés au cas par cas en fonction de la ligne considérée et des missions transférées. Lorsque l'entretien de la ligne considérée est inclus dans les missions transférées, les impacts économiques du transfert pour la société SNCF Réseau sont arrêtés dans la convention de transfert. Est évaluée la différence entre les coûts prévisionnels d'entretien directs de la ligne à la suite du transfert par rapport à la situation de référence, selon les modalités prévues en annexe 2 du présent décret.

### **Article 14**

En cas de désaccord sur la fixation du montant de la transaction financière, les parties peuvent saisir pour avis une instance dont la composition est définie par arrêté des ministres chargés des transports, de l'économie et du budget.

### **Article 15**

L'article 1er du décret du 31 décembre 2019 susvisé est ainsi modifié :

1° Le 4° est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4° La dette financière nette est celle calculée en valeur de remboursement hors intérêts courants non échus, définie sur le périmètre social de la société, résultant des derniers comptes annuels de SNCF Réseau arrêtés par le conseil d'administration. Elle n'inclut pas les montants des compensations restant à verser, ou à percevoir, par la société SNCF Réseau dans le cadre des transactions financières prévues à l'article L. 2111-9-1 A du code des transports et aux I et II de l'article L. 2111-20-1-1 de ce code. Elle est déterminée dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes individuels de SNCF Réseau au titre de l'exercice 2018 ; »

2° Le 5° est remplacé par les dispositions suivante :

« 5° La marge opérationnelle correspond à l'excédent brut d'exploitation indiqué dans les derniers comptes annuels de SNCF Réseau, sur le périmètre social de la société, arrêtés par le conseil d'administration, dont les compensations financières mentionnées au 4° sont déduites lorsqu'elles sont versées par SNCF Réseau, ou auquel elles sont ajoutées lorsqu'elles sont perçues par celle-ci. Elle est déterminée dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes individuels de SNCF Réseau au titre de l'exercice 2018 ; ».

## Chapitre IV : Mise à disposition de salariés

### Article 16

I. - Lorsque des lignes ferroviaires font l'objet d'un transfert de propriété, de gestion ou de missions dans les conditions prévues par le présent décret ou par les dispositions des articles R. 3114-1 à R. 3114-8 du code général de la propriété des personnes publiques, la société SNCF Réseau ou, le cas échéant, la société SNCF Gares & Connexions peuvent proposer la mise à disposition, dans les conditions définies par l'article L. 8241-2 du code du travail et, le cas échéant, par l'article 61-2 de la loi du 26 janvier 1984 susvisée et l'article 11 du décret du 18 juin 2008 susvisé pris pour son application, de ceux de leurs salariés qui concourent à l'exercice de missions de gestion de l'infrastructure ou d'exploitation d'installations de service sur ces lignes.

Est entreprise utilisatrice, au sens du présent décret, soit le bénéficiaire du transfert, soit la personne morale à qui celui-ci a confié la responsabilité de tout ou partie des missions identifiées dans la convention de transfert. Est entreprise prêteuse, au sens du présent décret, la société SNCF Réseau ou, le cas échéant, la société SNCF Gares & Connexions, employeur du salarié mis à disposition. Par dérogation au I de l'article 11 du décret du 18 juin 2008 susvisé, lorsque l'entreprise utilisatrice est une collectivité ou un établissement public local, la durée de la mise à disposition peut excéder quatre années.

Pour l'application du présent chapitre, la convention de transfert désigne, selon le cas, la convention mentionnée à l'article 3 ou 7 du présent décret ou à l'article R. 3114-7-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

II. - L'entreprise prêteuse détermine, par catégorie de missions, le nombre de salariés concourant à l'exercice des missions de gestion de l'infrastructure ou d'exploitation d'installations de service faisant l'objet, selon le cas, d'une demande de transfert de propriété, de gestion ou de missions.

Ce nombre est calculé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé des salariés régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 du code des transports et des salariés titulaires d'un contrat régi par le code du travail dans les conditions de l'article L. 1311-1 du code des transports, concourant directement ou indirectement aux missions concernées, sur la base des effectifs employés au cours des six mois précédents.

Le taux d'affectation de chaque salarié aux missions concernées est égal au ratio entre le temps de travail consacré à ces missions, incluant le temps de trajet entre le lieu principal d'affectation et le lieu de prise de service, et le temps de travail effectué par le salarié pour la société dans laquelle il exerce.

Le nombre de salariés mentionné au premier alinéa du présent II est indiqué dans l'avis de la société SNCF Réseau ou de la société SNCF Gares & Connexions prévu aux articles 2 ou 6 du présent décret ou à l'article R. 3114-5 du code général de la propriété des personnes publiques.

III. - Lorsque le transfert de gestion, de missions ou de propriété, recueille l'accord du ministre chargé des transports dans les conditions prévues aux articles 2 ou 6 du présent décret ou à

l'article R. 3114-5 du code général de la propriété des personnes publiques, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire précise, dans un délai de deux mois à compter de la transmission des informations relatives aux ressources humaines mentionnées à l'annexe 1, le nombre définitif de salariés, exprimé en équivalent en emplois à temps plein travaillé, dont elle sollicite la mise à disposition.

Lorsque cette demande de mise à disposition ne porte pas sur la totalité des missions transférées, elle précise la répartition des catégories de missions concernées et, pour chacune d'elles, le nombre de salariés, exprimé en équivalent en emplois à temps plein travaillé, dont elle sollicite la future mise à disposition.

IV. - L'entreprise prêteuse propose aux salariés concourant directement ou indirectement aux missions transférées d'être mis à disposition de l'entreprise utilisatrice.

Les salariés disposent d'un délai de deux mois pour accepter la proposition de mise à disposition à compter de sa notification par tout moyen donnant date certaine à sa réception.

En cas de refus ou d'absence de réponse du salarié au terme de ce délai, son contrat de travail se poursuit sur son poste de travail ou sur un poste équivalent au sein de la société dans laquelle il exerçait, ou à défaut, lorsque les règles applicables au salarié le permettent, sur un poste équivalent dans l'une des sociétés mentionnées au I de l'article L. 2101-2 du code des transports.

V. - La convention de transfert précise :

1° Le nombre de salariés, détaillé par catégorie de missions, faisant l'objet d'une mise à disposition dans les conditions définies au I ;

2° Les conditions applicables à la mise à disposition, notamment :

a) La durée de la mise à disposition, qui peut être inférieure ou égale à la durée convenue pour le transfert, et, s'il y a lieu, les modalités de renouvellement de la mise à disposition à son expiration ;

b) Les conditions dans lesquelles il peut être mis fin de manière anticipée à la mise à disposition par l'entreprise prêteuse, l'entreprise utilisatrice ou le salarié, sous réserve d'un délai de préavis qui ne peut être inférieur à six mois ;

c) Les modalités et justificatifs selon lesquels les salaires, charges sociales, frais professionnels et avantages conventionnels maintenus par l'entreprise prêteuse au salarié mis à disposition sont remboursés par l'entreprise utilisatrice à l'entreprise prêteuse ;

3° Les informations mentionnées au 2° de l'article L. 8241-2 du code du travail ;

4° La liste nominative des salariés mis à disposition, mentionnant leurs qualifications.

## **Article 17**

I. - Lorsque le nombre de salariés acceptant leur mise à disposition est supérieur à celui défini par l'autorité organisatrice de transport ferroviaire, les salariés prioritaires au sein de chaque catégorie de missions sont, sous réserve des dispositions du statut mentionné à l'article L. 2101-2 du code des transports, ceux dont le taux d'affectation mentionné au II de l'article 16 à la mission transférée est le plus important.

II. - Lorsque postérieurement à l'acceptation par des salariés de leur mise à disposition conformément au IV de l'article 16, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire confie à une personne tierce la responsabilité de tout ou partie des missions identifiées dans la convention de transfert, l'entreprise prêteuse notifie l'identité définitive de l'entreprise utilisatrice, par tout moyen donnant date certaine à sa réception, aux salariés ayant préalablement accepté leur mise à disposition. Ces salariés disposent d'un délai d'un mois à compter de cette notification pour confirmer leur choix d'être mis à disposition. En cas de refus ou d'absence de réponse du salarié, son contrat de travail se poursuit sur son poste de travail ou sur un poste équivalent au sein de la société dans laquelle il exerçait, ou à défaut, lorsque les règles applicables au salarié le permettent, sur un poste équivalent dans l'une des sociétés mentionnées au I de l'article L. 2101-2 du code des transports.

Un avenant à la convention de transfert modifie en conséquence la convention initiale, notamment la liste nominative des salariés mis à disposition et la désignation de l'entreprise utilisatrice.

## **Article 18**

Pour chaque salarié mis à disposition en application du présent chapitre, une convention individuelle de mise à disposition est conclue entre l'entreprise prêteuse et l'entreprise utilisatrice.

Cette convention individuelle comprend les informations mentionnées au V de l'article 16 et l'ensemble des informations mentionnées au 2° de l'article L. 8241-2 du code du travail.

## **Article 19**

I. - Pour chaque salarié ayant accepté la mise à disposition, un avenant à son contrat de travail est conclu entre le salarié et l'entreprise prêteuse. L'avenant mentionne la convention de mise à disposition prévue à l'article 18, comprend les informations mentionnées au 3° de l'article L. 8241-2 du code du travail et, s'il y a lieu, détermine une période probatoire et sa durée en application du dernier alinéa de cet article.

Durant toute la période de mise à disposition, le salarié demeure soumis dans l'entreprise utilisatrice, dans les conditions d'exécution énoncées à l'article L. 1251-21 du code du travail, aux règles légales, statutaires et conventionnelles dont il bénéficiait à la date de sa mise à disposition au sein de la société dans laquelle il exerçait. Il demeure affilié aux régimes d'assurance sociale et le cas échéant de protection sociale complémentaire dont il bénéficiait.

II. - Au terme de la mise à disposition, ou en cas de fin anticipée de celle-ci pour quelque motif que ce soit, le salarié recouvre son poste de travail ou un poste équivalent au sein de l'une des sociétés mentionnées au I de l'article L. 2101-2 du code des transports lorsque les règles applicables au salarié le permettent, tenant compte de son évolution de carrière ou de rémunération ainsi que de son lieu de résidence.

Si le salarié refuse de reprendre un poste dans l'une des sociétés mentionnées à l'alinéa précédent, il recouvre son poste de travail antérieur ou, à défaut, un poste équivalent au sein de la société dans laquelle il exerçait, tenant compte de son évolution de carrière ou de rémunération ainsi que de son lieu de résidence, selon les règles qui lui sont applicables au sein de la SNCF.

## **Chapitre V : Accès aux informations et inspections**

### **Article 20**

I. - La société SNCF Réseau et la société SNCF Gares & Connexions transmettent à l'autorité organisatrice bénéficiaire du transfert, à sa demande, l'ensemble des informations et documents administratifs, financiers et techniques dont elles disposent sur la nature et l'état de la ligne et des installations de service.

II. - Lorsque le principe du transfert de gestion, de missions ou de propriété recueille l'accord du ministre chargé des transports dans les conditions prévues aux articles 2 ou 6 du présent décret ou à l'article R. 3114-5 du code général de la propriété des personnes publiques, la transmission des informations demandées par la personne sollicitant le transfert et nécessaires à l'établissement des conventions mentionnées respectivement aux articles 3 et 4 du présent décret, à ses articles 7 et 8, ou aux articles R. 3114-6 et R. 3114-7-1 du code général de la propriété des personnes publiques, dont la liste minimale est définie par l'annexe 1 du présent décret, est réalisée selon les modalités qui suivent.

Le fournisseur d'informations transmet à la personne demandant le transfert les informations demandées qui sont disponibles et qui ne nécessitent aucun traitement dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande.

Ce délai est porté à deux mois pour les informations disponibles dont la fourniture nécessite un traitement informatique à partir de données numériques, ou lorsque le volume des documents à rassembler et à traiter le justifie.

Lorsque l'information sollicitée est indisponible, le fournisseur d'informations adresse :

1° Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, une notification de l'indisponibilité de l'information demandée, accompagnée, le cas échéant, de la liste des informations similaires disponibles ;

2° Dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande, l'indication du délai dans lequel l'information demandée ou, à défaut, une information approchante peut être communiquée.

Lorsque l'information demandée n'est pas disponible et que sa constitution entraîne des coûts additionnels significatifs, ces coûts additionnels peuvent être facturés, sur la base d'un devis détaillé qui est communiqué préalablement à l'autorité organisatrice de transport.

Les informations sont transmises au demandeur par voie électronique, sauf impossibilité technique dûment justifiée.

Les informations constituées sous la forme de bases de données sont transmises dans un format réutilisable et exploitable par un système de traitement automatisé.

La transmission des informations demandées est accompagnée de la documentation permettant d'assurer leur intelligibilité, leur interprétation et leur exploitation par une entité disposant des compétences nécessaires à la gestion d'infrastructures ferroviaire ou à l'exploitation d'installations de service, selon les données considérées, ainsi que, le cas échéant, de la mention des traitements opérés pour produire l'information.

III. - Sur demande de l'autorité organisatrice de transport ferroviaire sollicitant le transfert, la société SNCF Réseau et la société SNCF Gares & Connexions accordent l'accès nécessaire à leurs emprises afin que l'autorité organisatrice de transport ferroviaire, ou toute personne désignée à cette fin, réalise une inspection de la ligne.

L'inspection est réalisée dans la limite des contraintes d'exploitation de la ligne et des ressources en permettant l'accès.

## **Chapitre VI : Les transferts de propriété**

### **Article 21**

Le chapitre IV du titre unique du livre Ier de la troisième partie du code général de la propriété des personnes publiques (partie réglementaire) est ainsi modifié :

1° L'article R. 3114-3 est ainsi modifié :

a) Le troisième alinéa est remplacé un alinéa ainsi rédigé :

« - la société SNCF Réseau, dès lors qu'elle est propriétaire ou gestionnaire de biens à transférer ou de biens devant être utilisés pour l'exploitation de la ligne concernée ou raccordés à cette ligne, ou qu'elle gère de tels biens en application de l'article L. 2111-20 du code des transports ; »

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

« - la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports, dès lors qu'elle est propriétaire de biens à transférer ou de biens devant être utilisés pour l'exploitation de la ligne concernée ou raccordés à cette ligne, ou qu'elle gère de tels bien en application de l'article L. 2111-20 du code des transports. » ;

2° L'article R. 3114-4 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports » sont remplacés par les mots : « si elles sont concernées, à la société SNCF Réseau et à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports » ;

b) Après le quatrième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - son souhait de recourir ou non à la mise à disposition de salariés de la société SNCF Réseau et de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports, en tant qu'elles sont concernées par le transfert, et la nature des missions concernées par cette mise à disposition. » ;

3° L'article R. 3114-5 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « des établissements publics mentionnés à l'article L. 2101-1 du code des transports » sont remplacés par les mots : « de la société SNCF Réseau et de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports, si elles sont concernées par le transfert », le mot : « établissements » est remplacé par le mot : « sociétés » et le mot : « trois » est remplacé par le mot : « deux » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « s'ils sont concernés, aux établissements constituant le groupe public ferroviaire » sont remplacés par les mots : « si elles sont concernées, à la société SNCF Réseau et à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports » ;

4° Les articles R. 3114-6 et R. 3114-7 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. R. 3114-6. - La réalisation du transfert de propriété et l'intégration des biens transférés dans le domaine public de la personne bénéficiaire sont subordonnées à la conclusion d'une convention entre, d'une part, la personne publique bénéficiaire et, d'autre part, l'Etat, représenté dans les conditions prévues par l'article 59 du décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements.

« Cette convention détermine les modalités du transfert, notamment la date à laquelle celui-ci intervient, la nature des biens transférés et les parcelles cadastrales correspondantes, les limites de gestion et d'entretien et les conditions financières et techniques du transfert.

« Art. R. 3114-7. - Les salariés de la société SNCF Réseau, et le cas échéant de la société SNCF Gares & Connexions, concourant à l'exercice de missions de gestion d'infrastructures ferroviaires ou d'exploitation d'installations de service faisant l'objet d'un transfert de propriété peuvent être mis à disposition de la personne publique bénéficiaire du transfert, ou le cas échéant de toute personne à qui serait confiée la pleine responsabilité de tout ou partie de ces missions, selon des modalités identiques à celles prévues par les dispositions du chapitre IV du décret [« transfert de gestion »] pour les mises à disposition en cas de transfert de gestion de lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic. » ;

5° La section 2 est complétée par un article R. 3114-7-1 ainsi rédigé :

« Art. R. 3114-7-1. - Une convention entre, d'une part, la personne publique bénéficiaire et, d'autre part, la société SNCF Réseau et le cas échéant la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports, détermine notamment les conditions de la transaction financière mentionnée au I de à l'article L. 2111-20-1-1 du code des transports, les éventuels droits de propriété intellectuelle consentis et, le cas échéant, les effectifs mis à disposition par la société SNCF Réseau et par la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports dans les conditions prévues par l'article R. 3114-7.

« Le cas échéant, elle précise les modalités de coordination entre la personne publique bénéficiaire, la société SNCF Réseau, et la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ».

## **Chapitre VII : Dispositions transitoires et finales**

### **Article 22**

Au premier alinéa de l'article 14-1 du décret du 7 mars 2003 susvisé, après les mots : « soit qu'elle la confie à un tiers » sont insérés les mots : « , à l'exclusion des gares faisant l'objet d'un transfert de gestion en application des dispositions de l'article L. 2111-1-1 du code des transports ».

Au deuxième alinéa du 6° de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 susvisé, après les mots : « gares de voyageurs du réseau ferré national » sont insérés les mots : « gérées par la société SNCF Gares & Connexions, soit qu'elle en assure directement la gestion soit qu'elle la confie à un tiers, à l'exclusion des gares faisant l'objet d'un transfert de gestion en application des dispositions de l'article L. 2111-1-1 du code des transports ».

### **Article 23**

Les dispositions réglementaires modifiées par le présent décret peuvent être modifiées par des actes pris dans les mêmes formes que les actes dont elles étaient issues antérieurement à l'entrée en vigueur du présent décret.

### **Article 24**

Les dispositions du chapitre VI s'appliquent aux transferts de propriété ayant fait l'objet d'une demande de transfert à compter de l'entrée en vigueur du décret.

### **Article 25**

La ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

## ANNEXES

### Annexe 1

<b>Informations à transmettre dans le cadre des transferts de missions, des transferts de gestion et des transferts de propriété</b>	
Description du réseau	<p>Renseignements techniques du réseau</p> <p>Liste des éventuelles conditions spécifiques d'exploitation</p> <p>Inventaire des superpositions de réseaux, contenu des conventions avec des tiers dont des gestionnaires de réseaux et l'opérateur GSM-R le cas échéant</p> <p>Schéma d'alimentation électrique, nombre, localisation, puissance des sous-stations</p> <p>Dossier d'alimentation électrique pour l'ensemble des points de raccordements au réseau EDF</p> <p>Profil en long de la ligne, profil en travers des sections en tranchée, remblais ou talus</p> <p>Liste, description et dossiers techniques des ouvrages d'art (dont ouvrages d'assainissement) et des ouvrages en terre</p> <p>Liste et équipements des passages à niveau</p> <p>Schémas d'armement des voies ferrées et dossiers appareils de voie</p> <p>Plans techniques de signalisation (dont schémas de signalisation)</p> <p>Ensemble des schémas d'exécution de réalisation disponibles (plans, notices explicatives, carnets de montage, schémas, etc.) mis à jour selon la situation en exploitation</p> <p>Équipements de communication sol-train et tout équipement de télécommunication</p> <p>S'il existe, le plan de ligne complet spécifiant les valeurs nominales définies lors de la conception et le cas échéant les valeurs limites d'exploitation</p> <p>Toutes données nécessaires pour calcul de marche</p> <p>Liste des installations présentant des spécificités (ex : matériels de type régional, obsolètes ou propre à un constructeur)</p> <p>Historique et programmation des Limitations Temporaires de Vitesse (LTV) : date d'application, Points Kilométriques (PK), motif</p> <p>Collection complète étude de conception (Niveau PROJET)</p> <p>Autorisations de passage existantes, autorisations d'occupation temporaire ou permanente et conventions correspondantes</p> <p>Informations disponibles sur l'état des installations terminales embranchées (ITE) et historique</p> <p>Historique des dossiers de sécurité relatifs à l'état du réseau transmis à l'autorité compétente en matière de sécurité dans les 10 ans précédant le transfert</p>
	<p>Liste des longueurs et hauteurs des quais pour toutes les voies en gare et au sein des installations de services dédiées aux lignes faisant l'objet des transferts</p> <p>Horaires d'ouverture des lignes et des postes</p>
	<p>Lignes concernées par une perspective éventuelle d'évolution de vitesse ou de suspension / fermeture</p>
	<p>Spécifications des installations de signalisation</p> <p>Documentation disponible relative à l'organisation des interfaces des systèmes de supervision des installations, infrastructures et bâtiments concernés par les transferts (système de gestion des incendies, systèmes anti intrusions, etc.)</p>
Etat de l'infrastructure	<p>Ensemble des levés topographiques ou sondages effectués récemment</p> <p>Description et diagnostic de l'infrastructure, des ouvrages et des constituants, relevés effectués</p> <p>Historique des inspections : procès-verbaux (PV) d'inspection des ouvrages d'art (dont ouvrages d'assainissement) et ouvrages en terre</p> <p>Relevé des incidents de signalisation, mesures d'isolement des câbles et centres d'appareillage</p> <p>Dossiers de suivi des passages à niveau (PN) avec les arrêts à jour (y compris accidentologie).</p> <p>PV des inspections</p>
Maintenance	<p>Documents relatifs aux modalités d'interface, du point de vue exploitation et maintenance, avec d'autres entités (ex: installations terminales embranchées)</p> <p>Liste des constituants avec pour chacun d'eux le dernier PV de vérification disponible et date de la dernière activité de maintenance systématique</p> <p>Liste de toutes les anomalies identifiées dans le cadre des activités de surveillance et de maintenance et restant à traiter</p> <p>Liste des constituants ou zones nécessitant une maintenance renforcée ou une surveillance particulière, identifiés dans le cadre des activités de surveillance et maintenance</p> <p>Documentation disponible relative à la maintenance de tous les éléments spécifiques</p> <p>Historique des interventions de surveillance et de maintenance</p>

	(débroussaillage, sécurisation de site, renouvellement de traverses, renouvellement de ballast, etc.). PV de tournée de ligne (synthèse) PV de contrôle des ouvrages d'art et historique Etat des éléments structurels du réseau (ouvrages d'art, talus, remblais), et historique des opérations de maintenance et des corrections apportées PV de contrôle des passages à niveau et historique
Sécurité	Historique des événements de sécurité ferroviaire sur les trois dernières années
Ressources humaines	Effectif par catégorie d'emplois, en nombre d'équivalent temps plein et jours de service, le cas échéant pour les seules missions transférées. Coût moyen par catégorie d'emplois Qualifications et habilitations de sécurité par catégorie d'emplois Estimation des remboursements sociaux à prévoir au titre du c) du 2° du V de l'article 17
Travaux	Travaux programmés : - Portefeuille de travaux programmés avec impact capacitaire pour les années A, A+1 et A+2 - Programme général des fenêtres publié - Programme général des fermetures de ligne et des week-ends « coup de poing » Informations concernant les travaux programmables de A+3 à A+10 (sous réserve d'aléas remettant en cause la réalisation des travaux) Résultats des études réalisés relatives à des travaux de régénération
Gares de voyageurs	Par gare : descriptif des quais (longueur)
Installations de service	Dénomination et localisation des installations de service et de leurs exploitants actuels Par installation: électrification des voies et type de courant, gabarit des voies d'accès, caractéristiques permettant d'apprécier les matériels roulants compatibles, horaires d'ouverture du site, travaux en cours ou programmés de maintenance des installations (ou tout autre événement pouvant avoir un effet sur la capacité ou la disponibilité de l'installation ou des services)

Informations à transmettre uniquement dans le cadre des transferts de gestion et des transferts de propriété	
Description du réseau	Consignes d'exploitation des postes existants à destination des agents de circulation Conventions de raccordement des installations terminales embranchées (ITE)
Construction horaire	Normes de tracé horaire
	Dernière trame horaire, dernier catalogue de sillons, dernier horaire de service publiés
Pilotage du système	Système d'amélioration des performances : résultats Système d'Amélioration de la Performance (SAP) du gestionnaire d'infrastructure
Qualité de service	Ponctualité et cause des incidents (origine gestionnaire d'infrastructure et exploitant du contrat de service public)
Facture de la redevance infrastructure	Détail de la redevance par train et par jour
Gares de voyageurs (pour les gares incluses dans le périmètre du transfert)	Carte du périmètre conventionné avec gares et haltes Renseignements techniques disponibles relatifs aux installations transférées, avec indication de la (des) gare(s) concerné(s)
	Par gare : - Descriptif des quais (dispositifs d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite - PMR), dispositifs statiques et dynamiques d'information des voyageurs, équipements d'élévation (ascenseurs, escaliers mécaniques), borne(s) d'appel d'urgence, présence de caméras de surveillance, toilettes, présence de commerces, descriptif des cours de gare (disposition, propriétaire), nombre de places sécurisées pour vélos, présence d'une gare routière, d'un parking à proximité immédiate de la gare, nombre d'emplacements potentiels de distribution - horaires d'ouverture (sous réserve de possession de la donnée par le gestionnaire de gares)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- disponibilité de locaux de service, y compris ceux utilisés par l'exploitant du contrat de service public de transport ferroviaire régional de voyageurs, et loyers associés</li> <li>- nombre de touchers de gare pour le service public, objet du contrat de service public de transport ferroviaire régional de voyageurs</li> <li>- nombre de touchers de gare pour l'ensemble des transporteurs conventionnés d'une part et pour l'ensemble des autres transporteurs d'autre part</li> <li>- tarification de la prestation d'embarquement et de débarquement des PMR</li> <li>- barème et montant annuel des redevances en vigueur</li> <li>- nombre de voyageurs (sous réserve de possession de la donnée par le gestionnaire de gares)</li> <li>- nombre de prestations d'embarquement et de débarquement des PMR (sous réserve de possession de la donnée par le gestionnaire de gares)</li> <li>- liste des prestations de base</li> <li>- liste des prestations d'accueil réalisées par le gestionnaire des gares</li> <li>- plan prévisionnel à 5 ans des travaux (s'il existe) et impact financier sur le montant des redevances selon les règles en vigueur au moment du transfert</li> </ul>
Autres installations de service (pour les installations incluses dans le périmètre du transfert)	Renseignements techniques disponibles relatifs aux installations transférées. Pour chacun des sites: dénomination des installations, nombre et longueur des voies, propriétaire actuel du terrain, liste des équipements sur les voies utilisées pour la réalisation des prestations régulées nécessaires à l'exécution du contrat de service public de transport ferroviaire régional de voyageurs, liste des outillages spécifiques à l'exécution de ce contrat de service public, nombre annuel de prestations régulées réalisées et montants correspondant facturés (au total, et pour l'exécution de ce contrat de service public)

## Annexe 2

Les impacts économiques pour la société SNCF Réseau des transferts de propriété, des transferts de gestion, ou des transferts de missions, devant être évalués en application des dispositions du chapitre III du présent décret, sont calculées selon les modalités prévues à la présente annexe.

### A- Description de l'approche à mettre en œuvre pour évaluer ces impacts

L'évaluation de ces impacts repose sur la comparaison de deux trajectoires de flux financiers : une trajectoire de référence, et une trajectoire « projet » correspondant à la mise en œuvre du transfert.

#### TRAJECTOIRE DE REFERENCE

<p><b>Redevances</b>, hors redevances d'accès mentionnées à l'article 6-1 du décret du 5 mai 1997 susvisé, liées aux circulations de trains sur les lignes considérées, et le cas échéant redevances relatives à l'utilisation des installations de service transférées. NB : montants non pris en compte dans le cadre de l'évaluation de l'impact économique pour la société SNCF Réseau d'un transfert de missions.</p>		<p>Redevances déterminées pour l'année 0 (année du transfert) en calculant la moyenne des 3 dernières années, corrigées des événements exceptionnels, et en considérant ensuite pour les années suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'agissant des redevances pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires linéaires, une stabilité du trafic par rapport à la moyenne des 3 dernières années, corrigées des événements exceptionnels, et une indexation conforme aux hypothèses du contrat pluriannuel entre l'Etat et la société SNCF Réseau prévu par l'article L. 2111-10 du code des transports, ou à défaut de telles données une indexation selon l'indice prévisionnel des prix à la consommation harmonisés ;</li> <li>• S'agissant des redevances relatives à l'utilisation d'installations de service transférées, le cas échéant, une chronique d'évolution des redevances élaborée par la société SNCF Réseau et transmise au ministère des transports ainsi qu'à l'autorité organisatrice bénéficiaire du transfert accompagnée des éléments permettant de justifier les montants estimés.</li> </ul>
<p><b>Dépenses directes d'entretien, et d'exploitation le cas échéant (pour les transferts de gestion et transferts de propriété)</b></p>	<p>Charges de personnel affectables aux actifs ou aux missions transférés</p> <hr/> <p>Autres charges (achat de matières, sous-Traitance externe et charges relatives aux engins...)</p>	<p>Charges déterminées pour l'année 0 en calculant la moyenne des 3 dernières années, corrigées des événements exceptionnels, et en considérant ensuite pour les années suivantes une performance de compétitivité sur les coûts de 1,8% / an et une indexation selon l'indice prévisionnel des prix à la consommation.</p>

## TRAJECTOIRE « PROJET »

	<p><b>Redevances</b> liées aux circulations de trains sur les lignes considérées, et le cas échéant redevances relatives à l'utilisation des installations de service transférées.</p>	<p>Redevances égales à zéro dès le transfert.</p>
<p><b>Dépenses</b> directes d'entretien, et d'exploitation le cas échéant (pour les transferts de gestion et transferts de propriété)</p>	<p>Charges de personnel affectables aux actifs ou aux missions transférés</p>	<p>Charges supposées nulles pour les salariés mis à disposition. S'agissant des charges correspondant aux salariés concourant à la réalisation des missions transférées qui ne sont pas mis à disposition, ou dont la mise à disposition prend fin:-                      - elles sont considérées comme égales à celles estimées dans le scénario de référence pendant 2 ans, puis est appliqué à ces charges du scénario de référence, les années suivantes, un coefficient de 80%, puis 60%, 40%, 20%, et enfin 0% pour les années ultérieures ;                      - et il est également tenu compte des coûts additionnels en matière de gestion des ressources humaines induits par le transfert, et notamment, le cas échéant, des coûts de formation, d'accompagnement et de reclassement des salariés concernés afin qu'ils puissent être affectés à de nouvelles fonctions, et des coûts induits par une mobilité externe dont le cas échéant la fin du contrat de travail. Ces coûts sont évalués par la société SNCF Réseau salarié par salarié.</p>
	<p>Charges relatives aux engins</p>	<p>Charges supposées égales à celles comptabilisées dans le scénario de référence en année 0 (année du transfert), puis application aux charges relatives aux engins telles qu'estimées dans le scénario de référence d'un coefficient de 80% en année 1, puis 60% en année 2, 40% en année 3, 20% en année 4, et enfin 0% les années suivantes.</p>
	<p>Autres charges directes d'entretien et d'exploitation</p>	<p>Autres charges directes d'entretien et d'exploitation égales à zéro dès le transfert.</p>

## **B- Modalités détaillées de calcul de l'impact économique lié au transfert des infrastructures ferroviaires linéaires, ou de missions de gestion de l'infrastructure**

1/ En cas de transfert de gestion ou de transfert de propriété :

Pour chaque année  $n < 20$  ans, l'année « 0 » correspondant à l'année du transfert, l'impact économique pour la société SNCF Réseau qui doit faire l'objet d'une compensation au profit (si le résultat est positif) ou à la charge (si le résultat est négatif) du bénéficiaire du transfert, est évalué en application de la formule suivante :

$$IE_n = DR_n - RR_n - DP_n$$

Avec :

$IE_n$  : l'impact économique en année n.

$DR_n$  : les dépenses directes d'entretien et d'exploitation dans le scénario de référence, en année n.

$$DR_n = PR_n + MR_n + ACR_n$$

$PR_n$  : les charges de personnel au sein des dépenses directes d'entretien et d'exploitation en année n dans le scénario de référence.

$$PR_n = PR_0 \times \prod_{j=1}^n [(1 + I_j) \times (1 - p)]$$

$MR_n$  : charges de matériel, correspondant à l'amortissement des engins dédiés à l'infrastructure faisant l'objet du transfert au sein des dépenses directes d'entretien en année n, dans le scénario de référence.

$$MR_n = MR_0 \times \prod_{j=1}^n [(1 + I_j) \times (1 - p)]$$

$ACR_n$  : autres charges directes d'entretien et d'exploitation en année n.

$$ACR_n = ACR_0 \times \prod_{j=1}^n [(1 + I_j) \times (1 - p)]$$

$I_n$  = le prévisionnel d'inflation courante (hausse annuelle de l'indice des prix à la consommation harmonisé, IPCH, estimé à la date du transfert par la banque de France, en %) en année n. Le cas échéant la chronique est complétée par l'hypothèse du maintien sur le long terme d'une évolution annuelle constante, correspondant à l'évolution prévue entre l'avant dernière année et la dernière année de la période sur laquelle portent les prévisions de la Banque de France.

$p = 0,018$  : coefficient de performance de compétitivité sur les coûts de 1,8% / an

$RR_n$  : les redevances d'utilisation de l'infrastructure transférée en année n.

La chronique  $\{RR_n\}_{n \geq 0}$  est déterminée comme suit :

$$RR_n = RR_0 \times \prod_{j=1}^n (1 + IC_j)$$

Où  $IC_n$  est la hausse des péages des activités conventionnées telle qu'envisagée dans le contrat pluriannuel entre l'Etat et la société SNCF Réseau, prévu par l'article L. 2111-10 du code des transports, entre l'année n-1 et l'année n (en %). A défaut de telle valeur dans le contrat pour une année n, et notamment pour la période non couverte par ce contrat, on suppose  $IC_n = I_n$ .

$DP_n$  : les dépenses directes d'entretien et d'exploitation en année  $n$  dans le scénario « projet », correspondant à la mise en œuvre du transfert en année 0.

$$DP_n = PP_n + MP_n$$

$PP_n$  : charges de personnel au sein des dépenses directes d'entretien et d'exploitation en année  $n$  dans le scénario « projet ».

$$PP_n = \sum_{k \geq 0} PDP_{k,n}$$

où  $PDP_{k,n}$  correspond aux charges de personnel en année  $n$ , dans le scénario « projet », relatives aux salariés mis à disposition dans le cadre du transfert de l'année 0 jusqu'à l'année  $k$  (non comprise).

$$PDP_{k,n} = \begin{cases} 0 & \text{si } n < k \text{ ou si } n > k + 5 \\ PDR_{k,n} + CF_n & \text{si } n = k \\ PDR_{k,n} \times \left(1 - \frac{n-(k+1)}{5}\right) & \text{si } k + 1 \leq n \leq k + 5 \end{cases}$$

où  $PDR_{k,n}$  correspond aux charges de personnel en année  $n$ , dans le scénario de référence, relatives aux salariés mis à disposition, dans le cadre du transfert, de l'année 0 jusqu'à l'année  $k$  (non comprise), et où  $CF_n$  correspond aux coûts additionnels en matière de gestion des ressources humaines induits par le transfert, et notamment, le cas échéant, aux coûts de formation, d'accompagnement, de reclassement, relatifs aux salariés concourant à la réalisation des missions transférées et qui ne sont pas mis à disposition (pour  $n=0$ ), où dont la mise à disposition prend fin à l'année  $n-1$  (pour  $n>0$ ).

$$PDR_{k,n} = PDR_{k,0} \times \prod_{j=1}^n ((1 + I_j) \times (1 - p)).$$

$MP_n$  : charges de matériel, correspondant à l'amortissement des engins dédiés à l'infrastructure faisant l'objet du transfert au sein des dépenses directes d'entretien en année  $n$ , dans le scénario « projet ».

$$MP_n = \begin{cases} 0 & \text{si } n > 5 \\ MR_n \times \left(1 - \frac{n}{5}\right) & \text{si } n \leq 5 \end{cases}$$

Les valeurs de l'année 0 (et donc des  $PDR_{k,0}$ , pour  $k \geq 0$ , de  $MR_0$ ,  $ACR_0$ , et  $RR_0$ ) correspondent par convention à la moyenne des coûts ou recettes constatés au cours des 3 années précédant le transfert, corrigées des impacts des éventuels événements exceptionnels ayant pu impacter les coûts ou les recettes au cours de ces 3 années.

En cas de transfert en cours d'année 0, l'impact économique du transfert en année 0 est déterminé sur la base du prorata du montant  $IE_0$  en fonction de la durée comprise entre le transfert et la fin de l'année par rapport à la durée totale de l'année.

2/ En cas de transfert de missions incluant l'entretien de l'infrastructure ferroviaire :

Les modalités de calcul de l'impact économique pour SNCF Réseau sont similaires à celles applicables en cas de transfert de gestion ou de propriété, en excluant simplement du calcul la prise en compte (i) des redevances, et (ii) des coûts relatifs à l'exploitation de l'infrastructure.

Fait le 29 décembre 2020.

Jean Castex

Par le Premier ministre :

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,  
Jean-Baptiste Djebbari

La ministre de la transition écologique,  
Barbara Pompili