



TRANSDEV – REPONSE A LA CONSULTATION PUBLIQUE DE L'ARAF SUR LES PROJETS DE DECRET D'APPLICATION DE LA LOI DU 4 AOUT 2014.

Filiale de la Caisse des Dépôts, Transdev représente un acteur majeur du transport public dans le monde (20 pays, 95 000 collaborateurs dont 30 000 en France). Transdev exploite tous les modes, bus, car, tramway, tram-train, taxis et VTC, navettes fluviales et train longue distance (Thello) et de nombreux trains régionaux (Etats-Unis, Nouvelle –Zélande, Pays-Bas, Suède, Allemagne ainsi qu'en France – en Bretagne). Transdev est un opérateur ferroviaire important sur le continent européen. Nos contrats représentent 70 millions trains /km à l'année, soit l'équivalent des TER des régions Rhône-Alpes, Aquitaine, Bourgogne, Pays de la Loire et Auvergne.

A l'occasion des débats précédant l'adoption de la loi portant réforme ferroviaire, Transdev a eu l'occasion d'apporter son soutien aux mesures de redynamisation du système ferroviaire français alors proposées, tout en attirant l'attention du législateur sur les faiblesses et les risques que représentent cette réforme.

En particulier, prenant acte des avantages attendus de la constitution d'un groupe public ferroviaire unifié, Transdev a interpellé le législateur sur la nécessité de garantir l'indépendance du Gestionnaire d'Infrastructure (GI) vis-à-vis de l'opérateur historique devenu SNCF Mobilités et de l'EPIC de tête. Les décrets aujourd'hui soumis à consultation doivent encore d'avantage sécuriser ce principe, essentiel à la relance du système ferroviaire français mais également à son euro-compatibilité.

Transdev soumet également des propositions ayant vocation à assurer un accès équitable et non-discriminatoire de toutes les entreprises ferroviaires au réseau, aux facilités essentielles et aux services annexes. C'est là une condition sine qua non de la contribution de tous les acteurs à la nouvelle dynamique du secteur ferroviaire français, guidé par les perspectives de l'ouverture du secteur à la concurrence à la fin de la décennie.

Enfin, la loi du 4 Aout 2014 a inscrit à ses objectifs l'amélioration de la performance du système ferroviaire français. Les dispositions de projets de décret doivent être précisées dans ce sens.

Transdev SA
Immeuble Sereinis • 32 boulevard Gallieni • 92130 Issy-les-Moulineaux
Tél. : +33 (0)1 74 34 20 00

RCS NANTERRE 542 104 377
Société anonyme au capital de 173 777 240,00 euros.

www.transdev.net

A l'occasion de la consultation publique de l'ARAF sur les projets de décret d'application de la loi du 4 août, Transdev prolonge sa contribution à l'élaboration d'un système ferroviaire français solide et euro-compatible et soumet les propositions suivantes :

1. Projet de décret relatif aux missions et aux statuts de la SNCF

- Sur les missions transversales de SNCF EPIC de tête

L'article 3 du décret liste les missions transversales que la SNCF a pour objet d'assurer de façon transparente et non discriminatoire, au bénéfice de l'ensemble des acteurs du système ferroviaire et à l'initiative de l'un d'entre eux. L'article 5 détaille quant à lui les missions effectuées à la demande de SNCF Mobilités ou SNCF Réseau.

- *Surveillance Générale (SUGE)*

Le projet de décret reprend les propositions de la loi du 4 août concernant le rattachement de la SUGE (Surveillance Générale) à SNCF EPIC de tête. Les entreprises ferroviaires pourront avoir recours à ce service, la prestation sera alors tarifée.

Pour ce faire, il est essentiel de **préciser que la SUGE fournit ses services dans des conditions d'accès équitables et non-discriminatoires** à l'égard de l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Par ailleurs, il est important de garantir que les entreprises ferroviaires puissent également **choisir de recourir à des services de sécurité privée**. En effet, le nouvel article L2251-1-1 du Code des Transports prévoit que le recours à la SUGE est une faculté offerte aux entreprises ferroviaires à leur demande et non une obligation.

- *Politique RH*

Les débats parlementaires en amont de l'adoption de la réforme ferroviaire ont conduit à confier à la SNCF la gestion administrative des ressources humaines du groupe public ferroviaire. **Ce choix est susceptible de restreindre l'autonomie organisationnelle de SNCF réseau.**

Pour rappel, la Cour de Justice de l'Union Européenne¹ a estimé que l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure n'était pas assurée dans la mesure où une partie des fonctions essentielles était confiée par RFF à la DCF qui ne bénéficie pas d'une personnalité juridique distincte ni de ressources propres. A ce titre, SNCF Réseau doit disposer, de manière autonome, de ses propres ressources humaines.

Il est donc nécessaire de préciser que **la SNCF assure la gestion administrative des ressources humaines dans le respect de l'indépendance de gestion des fonctions essentielles par SNCF Réseau.**

- *Gestion des crises*

La SNCF se voit attribuer la mission d'assurer la coordination de la gestion des situations de crise. Ces attributions sont très larges, ont une vocation opérationnelle et peuvent empiéter sur les prérogatives de SNCF Réseau ce qui restreint son indépendance décisionnelle dans sa gestion des fonctions essentielles. Cet impact sur l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure est d'autant plus inquiétant que le président du Directoire de l'EPIC de tête est le président de SNCF Mobilités.

L'expérience dans le secteur du fret nous ayant montré que la gestion de crise peut être source de discrimination lorsque les sillons sont supprimés, nous recommandons que **cette mission soit assurée dans le respect de la gestion des fonctions essentielles de la SNCF Réseau.**

- *Contrôle de tous les contrats et conventions par l'ARAF*

L'article 8 du projet de décret précise que les missions transversales mentionnées à l'article 3 au bénéfice de l'ensemble des acteurs ferroviaires et à l'article 5 à la demande de SNCF Mobilités et SNCF Réseau font l'objet dans le premier cas d'un contrat et dans le deuxième cas, d'une convention.

Comme évoqué précédemment, certaines de ces missions touchent indirectement à l'indépendance de gestion des fonctions essentielles par SNCF Réseau. C'est pourquoi nous

¹ Arrêt de la Cour (première chambre) du 18 avril 2013. Commission européenne contre République française. Affaire C-625/10

considérons que **le régulateur, l'ARAF, doit avoir accès au contenu de ces contrats à sa demande, et non uniquement à la liste des contrats comme la rédaction du projet de décret le stipule pour le moment.**

- **Sur la performance du système ferroviaire**

- *Contrôle des opérations d'investissement*

L'article 17 du projet de décret soumet à l'approbation préalable du conseil de surveillance de la SNCF les opérations d'investissement d'un montant supérieur à un seuil fixé par le conseil lui-même.

Ces dispositions ne respectent pas le principe d'allègement de la dette imposé à l'article 9 de la directive 2012/34/UE qui impose de mettre en place des mécanismes adéquats pour conduire à réduire l'endettement des entreprises ferroviaires publiques. Elles ne sont pas non plus cohérentes avec les défis économiques et financiers que rencontre le secteur ferroviaire.

Il semble préférable qu'il soit de **la responsabilité de l'Etat français de définir le seuil à partir duquel les investissements de l'entreprise publique SNCF concernant la maintenance et le renouvellement du RFN sont soumis à l'accord préalable du conseil de surveillance.**

- *Contrat-cadre entre l'Etat et la SNCF*

L'article 8 sur le contrat-cadre stratégique Etat-SNCF ne reprend que partiellement les dispositions prévues par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Il convient en effet de préciser que **l'ARAF rend un avis simple sur le projet de contrat-cadre et les projets d'actualisation.**

- *Dividendes versés par SNCF Mobilités à SNCF Réseau*

Le législateur a intégré à la loi portant réforme ferroviaire un système de reversement de dividendes de SNCF Mobilité à SNCF Réseau via l'EPIC de tête, afin de financer l'entretien du réseau ferré. Si cet outil contribue à l'objectif d'équilibre financier du système, il porte

également des risques d'incitation économique à discriminer en faveur de l'opérateur ferroviaire historique, afin de maximiser les profits potentiels de SNCF Mobilités et d'élever ainsi les chances d'obtenir un reversement de ses dividendes² (et pérenniser une source de financement pour l'entretien du réseau).

Afin de prévenir toute dérive du système, comme on le constate en Allemagne, il semble recommandé de **préciser que la dotation de SNCF Réseau fixés par l'EPIC de tête SNCF est consacrée à l'entretien et à la modernisation du réseau** afin d'assurer une meilleure qualité de service au profit de tous les acteurs ainsi qu'au désendettement du GI, **et prévoit des incitations à la performance du GI.**

- **Sur l'indépendance du GI**

- *Ressources financières propres à SNCF Réseau*

L'article 37 précise que le directoire de SNCF Epic de tête s'assure de la cohérence des hypothèses techniques, économiques et financières retenues par SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour l'établissement de leurs budgets respectifs.

Ces dispositions ne doivent pas priver les services de SNCF Réseau en charge de la gestion des fonctions essentielles de son autonomie budgétaire. C'est pourquoi il est nécessaire de **préciser que le Directoire doit également veiller, dans l'exercice de sa mission, à ne pas entraver le bon fonctionnement des services de SNCF Réseau en respectant l'indépendance de gestion des fonctions essentielles.**

Cette proposition tire en cela les conséquences de la décision de la Cour de Justice de l'UE mentionnant que l'indépendance de gestionnaire d'infrastructure n'était pas assurée dans la mesure où une partie des fonctions essentielles était confiée par RFF à la DCF qui ne bénéficie pas d'une personnalité juridique distincte ni de ressources propres.

² Ce reporter en cela à l'avis de l'Autorité de la Concurrence du 4 octobre 2013

- *Indépendance du conseil de surveillance*

L'article 24 du projet de décret stipule que le président du conseil de surveillance est nommé par décret parmi les membres du conseil de surveillance représentant l'Etat et sur proposition de celui-ci.

Nous sollicitons que cet article prévoit, plus précisément, **la nomination à la tête du conseil de surveillance d'une personnalité indépendante des parties prenantes du système ferroviaire et de l'Etat**, afin que le conseil de surveillance puisse être un réel contrepoids aux pouvoirs étendus du directoire.

En effet, nous avons alerté déjà à plusieurs reprises le législateur sur les dangers du système de nomination croisée mis en place au sein de la direction de la SNCF, qui confie à la même personne la fonction de président du directoire de la SNCF et la fonction de président du conseil d'administration de SNCF Mobilités. **Ce dernier, président de SNCF Mobilités, sera chargé de l'orientation stratégique de l'ensemble du groupe ferroviaire dont le GI, remettant sérieusement en cause l'indépendance décisionnelle de ce dernier.**

- *Séparation comptable*

L'article 39 du projet de décret traite de la clôture et de la publication des comptes annuels de l'ensemble du groupe public ferroviaire et les filiales. Néanmoins, la proposition formulée ne répond pas aux exigences de l'article 6.1. de la directive 2012/34/UE qui impose que les bilans soient tenus et publiés séparément pour d'une part les activités relatives à la fourniture de services de transport et, d'autre part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure. Ces obligations en matière de séparation comptable sont d'ailleurs reprises dans la loi du 4 Aout 2014.

Par conséquent , il apparait nécessaire de préciser l'article 39 du projet de décret en prévoyant la publication de comptes annuels et séparés pour les deux EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, respectivement prévues aux articles 38 du futur décret relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités et du nouveau décret n°97-444 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau, soient respectées.

- *Dividendes versés par SNCF Mobilités à SNCF Réseau*

La proposition de modification de l'article 58 dédié aux dividendes versés par SNCF Mobilités à SNCF Réseau présentée plus haut est essentielle à la garantie de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure. Comme expliqué, il s'agit de garantir un traitement équitable et un accès non discriminatoire de toutes les EF au réseau, sans que les versements de l'opérateur historique pour l'entretien du réseau ne viennent influencer les décisions du GI.

- **Sur la gestion domaniale**

L'article 40 du projet de décret traite du déclassement de biens immobiliers dépendant du domaine public, préalable à leur cession à une personne privée.

Rappelons qu'à ce propos, si l'article 31 de la loi du 4 Aout 2014 prévoit le transfert à SNCF Réseau des terminaux de marchandises inscrits au DRR en 2015, un accord entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités fixera néanmoins le périmètre du transfert des autres infrastructures de service excepté les gares de voyageurs et centres d'entretien (ceux-ci restant dans le giron de SNCF). Cet accord a pour conséquence directe qu'un certain nombre d'infrastructures de service resteront chez SNCF Mobilités et risquent donc d'être déclassées.

Afin d'améliorer la transparence de gestion du patrimoine ferroviaire, et afin d'éviter la vente d'infrastructure jugées indispensables au développement du secteur, nous soutenons les propositions suivantes :

- **La tenue d'une concertation entre SNCF, les régions, l'Etat et les entreprises ferroviaires privées** sur les projets de déclassement visés à l'article 45 du projet de décret.
- **La transposition de l'article 13.6 de la directive 2012/34 qui prévoit la possibilité pour une entreprise ferroviaire de se porter candidate à la location (ou crédit-bail) d'une infrastructure de service inutilisée depuis deux années, hors cas de processus de reconversion dûment validé par l'ARAF.**

Nous pouvons considérer qu'une infrastructure qui n'apparaît pas au DRR pendant deux ans consécutifs est déclarée inutilisée

2. Projet de décret relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités

- Sur l'indépendance de gestion des gares

Le projet de décret porte des dispositions contradictoires concernant la gestion des gares de voyageurs. Alors que l'article 27 dispose que les « *missions de gestion des gares de voyageurs (...) sont assurées au sein de SNCF Mobilités par une direction autonome, dotée de comptes distincts des autres activités de l'établissement* », l'article 25 propose de confier au président du conseil d'administration de SNCF Mobilités la responsabilité du respect des règles de séparation comptable et de l'obligation de gestion transparente et non discriminatoire des gares de voyageurs.

Afin de se conformer aux dispositions du droit européen (directive 2012/34/EU) exigeant de garantir la totale transparence et l'accès non discriminatoire aux gares de voyageurs et étant donné le rattachement de la branche « Gares & Connexions » à SNCF Mobilités, **le projet de décret doit garantir l'indépendance organisationnelle et décisionnelle de « Gare & Connexions » vis-à-vis de SNCF Mobilités.**

Pour cela, il semble opportun d'appliquer l'article 22 du projet de décret disposant que « *Conformément à la loi du 11 octobre 2013 susvisée, lorsque le conseil d'administration délibère sur une décision pour lequel un des membres a, directement ou indirectement, un intérêt quelconque, le membre intéressé ne prend pas part à la délibération* ».

Le Président de SNCF Mobilités en tant que Président d'une entreprise ferroviaire de transports de voyageurs et les représentants de SNCF en tant que représentants de l'établissement-mère de l'entreprise ferroviaire SNCF, **doivent se retirer du Conseil d'Administration de SNCF Mobilités sur les questions touchant à la gestion des gares de voyageurs afin d'éviter tout conflit d'intérêt.**

- Sur la transparence des flux financiers

L'article 37 du projet de décret sur l'établissement des comptes et des bilans de SNCF Mobilités est incomplet et, en cela, ne respecte pas les obligations de séparation comptable prévues aux articles 6.3 et 6.4 de la directive 2012/34/UE.

³ LOI n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique.

L'article 37 doit être complété afin de garantir l'**absence de subventions croisées** :

- entre les activités conventionnées et les activités en open access ;
- entre les activités de gestion des gares de voyageurs, de gestion des autres infrastructures de service et des activités de transports ferroviaires.

L'AFRA a fait en ce sens la proposition d'ajouter à la fin de l'article 37 du projet de décret les dispositions suivantes issues des articles 6.3 et 6.4 de la directive 2012/34/UE :

« Les fonds publics versés pour des activités conventionnées mentionnées au 1° de l'article 37 figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité mentionnés aux 1°, 2° et 3° de l'article 37 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales »

- **Sur la gestion domaniale**

L'article 45 du projet de décret appelle les mêmes remarques sur la gestion domaniale que précédemment présentées.

3. Projet de décret relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau

- Sur l'indépendance du GI

- *Indépendance du Conseil d'administration*

Les dispositions relatives à la composition du Conseil d'administration de SNCF Réseau (article 25) prévoit que 7 des 25 membres soient choisis par la SNCF de tête pour la représenter.

Rappelons que la SNCF de tête est présidée par la Président de SNCF mobilités. Bien que la loi confie, au Conseil d'Etat, la mission d'assurer l'indépendance des conditions matérielles dans les décrets **l'indépendance nécessaire au GI n'est pas respectée.**

Par conséquent, le décret doit prévoir la convocation d'un conseil d'administration restreint, sans les représentants de la SNCF, **pour les questions relatives à la gestion des fonctions essentielles.**

Cette mesure garantie l'indépendance décisionnelle du gestionnaire d'infrastructure et permet également d'éviter tout conflit d'intérêt dans la prise de décision.

- *Attributions du Commissaire de gouvernement*

La loi du 4 aout 2014 a introduit le Commissaire du gouvernement dont la mission principale est de faire connaitre les analyses du gouvernement auprès de l'ARAF. En outre, il participe au conseil d'administration de SNCF Réseau. A ce titre, le projet de décret lui accorde des prérogatives très étendues puisque qu'il dispose d'un pouvoir d'opposition des délibérations du CA ainsi que celui de pouvoir retirer toute question à l'ordre du jour lors des réunions de ce même organe.

L'indépendance et l'impartialité de la loi s'entend aussi bien entre les filiales que vis-à-vis de l'Etat. Pourtant, le texte propose à l'heure actuelle, une immixtion de l'Etat dans la prise de décision du CA de SNCF Réseau avec un pouvoir d'opposition qui s'apparente à un droit de véto qui peut être utilisé lors de toutes les délibérations du CA. Par voie de conséquence, **les attributions du Commissaire du gouvernement doivent être révisées dans le sens d'une indépendance effective du gestionnaire de réseau vis-à-vis de l'Etat.**

- **Sur la performance financière du GI**

- *Baisse des coûts d'infrastructure*

Conformément aux dispositions de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, le projet de décret relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau précise que le réseau ferré national est soumis à des « *objectifs de performance, de qualité et de sécurité* ».

Cependant, la directive encourage le gouvernement français à avoir une approche financière plus cohérente en agissant tant sur la maîtrise de l'endettement que sur le rétablissement des équilibres financiers. Ainsi, la directive impose aux Etats Membres de prévoir des mesures d'incitation à la réduction des coûts par le gestionnaire de l'infrastructure, pourtant absentes du texte. Les effets de telles mesures sont nécessaires à l'optimisation de l'utilisation du réseau, toute économie impacte le niveau des redevances supportées par les opérateurs ferroviaires et favorise par conséquent le jeu de la concurrence.

- *Contrôle de l'ARAF sur la contribution aux investissements de SNCF Réseau*

Toujours dans une optique de réduction des coûts et d'assainissement financier, les investissements relatifs aux projets de développement supérieur à 200 000 euros doivent être transmis, pour avis conforme à l'ARAF.

Bien que le chiffre d'affaire de RFF ait augmenté en 2013, sa dette s'est alourdie (33,7 milliards d'euros, contre 31,5 milliards en 2012). Cette aggravation de 2,2 milliards d'euros de la dette s'explique par l'accélération des investissements et le manque d'autofinancements ou de subventions compensatrices. Le groupe public a par exemple lancé son grand plan de modernisation du réseau, à hauteur de 2,7 milliards d'euros, pour financer 1000 chantiers. C'est un bond de 23 % par rapport à 2012. Dans le même temps, RFF doit financer les chantiers de création de près de 700 km de lignes à grande vitesse (LGV) et 100 km de lignes de raccordement à ces LGV.

Dans ces conditions, tout investissement, quel qu'il soit, doit être soumis pour avis à l'ARAF, au moins pour avis simple, afin d'assurer le désendettement progressif du gestionnaire d'infrastructure. Il ne s'agit pas ici de favoriser le désendettement à tout prix ni de complexifier l'investissement courant du GI (dans la maintenance courante ou le

renouvellement du réseau par exemple), mais bien plus d'exercer un contrôle sur les investissements envisagés dans de nouvelles infrastructures, de type LGV par exemple.

- **Sur l'accès au réseau**

- *Tarifification des sillons fermés*

A titre très occasionnel, il est prévu que la SNCF Réseau puisse autoriser la circulation sur des lignes a priori interdites d'accès aux entreprises ferroviaires, à condition que ces dernières prennent à leur charge les frais occasionnés.

Néanmoins, ce projet ne détermine pas les principes de tarification applicable sur ces lignes. Cela fait peser deux risques sur les entreprises ferroviaires. Le premier est celui d'une possible restriction d'accès au réseau en raison du coût éventuellement trop élevé de ces frais. Le second est **qu'aucune disposition n'assure, dans ce cas précis, le respect d'un principe de non-discrimination tarifaire entre EF.**

C'est pourquoi, Transdev invite le Conseil d'Etat à préciser que les prestations minimales doivent être tarifées aux EF et être équivalentes au coût marginal supporté par SNCF Réseau tel que définie à l'annexe 10.1 du DRR. De plus, afin d'assurer la transparence et l'impartialité des décisions de SNCF Réseau, **l'ARAF doit être consultée pour un avis conforme sur la tarification de ces sillons.**

- **Sur la gestion domaniale**

L'article 46 du projet de décret appelle les mêmes remarques sur la gestion domaniale que précédemment présentées.

4. Projet de décret portant diverses dispositions relatives à l'indépendance des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire

- Sur la confidentialité des informations

- *Dérogations au principe de confidentialité*

L'article 1^{er} du décret pose le principe de confidentialité des informations relatives à la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure. Le texte prévoit, dans certaines conditions, des dérogations à ce principe (article 2). A ce titre, la règle de confidentialité n'est pas applicable dans le cas où l'information est nécessaire pour *la gestion opérationnelle du trafic* et des circulations ou au *bon fonctionnement* des autres services du gestionnaire d'infrastructure.

Le texte ne prévoit aucune précision ou garantie relatives aux dérogations. **Elles sont, par conséquent, trop étendues et invitent les acteurs à déroger à la confidentialité des informations.**

Dans ces conditions, Transdev propose que le périmètre de l'article 2 soit restreint aux **informations absolument nécessaires** et qu'une **demande préalable** auprès des EF soit introduite avant toute divulgation de renseignement.

D'autre part, il conviendrait de rappeler que toute personne ayant accès aux données confidentielles soit soumise à l'article 226-13 du Code Pénal.

- *Divulgation d'informations individuelles*

L'article 3 du décret permet, toujours par dérogation au principe de confidentialité, aux services du gestionnaire d'infrastructure de communiquer des informations individuelles à condition que ces dernières soient agrégées ou transformées de manière à ce que leur reconstitution devienne impossible.

Dès lors, c'est le gestionnaire d'infrastructure qui décide, de manière discrétionnaire, de la substance des informations. **Ni contrôle ni garde-fou ne permet de s'assurer du bien-fondé et de l'utilité cet échange.**



Par conséquent, Transdev souhaite qu'une **autorisation préalable soit délivrée par l'ARAF au gestionnaire d'infrastructure afin de s'assurer de la justesse des échanges.**

- *Prescription de la confidentialité*

Dans son article 4, le décret prévoit la mise en place d'un plan de gestion des informations confidentielles. Etabli par la futur SNCF Réseau, il a pour but d'identifier les informations (individuelles ou non) qui, ni ne confère d'avantage injustifié, ni ne porte préjudice aux personnes concernées en raison de la date des données.

De plus, l'application du plan de gestion des informations est contrôlée par le gestionnaire d'infrastructure.

Tout d'abord, le décret n'est pas conforme à l'article L2122-4-2 du code des transports qui dispose que seul un décret en Conseil d'Etat peut définir les mesures relatives aux mesures d'organisation internes afin d'assurer l'interdiction de divulgation des informations confidentielles.

Or en l'espèce, c'est le gestionnaire d'infrastructure qui les définit. Ainsi, Transdev demande ce que les compétences du pouvoir réglementaire soit respecté.

En outre, aucun délai de prescription n'est précisé. A ce stade, le seul critère reste l'appréciation du gestionnaire d'infrastructure. Transdev souhaite que des conditions plus objectives soient prévues et notamment qu'un **délai raisonnable de l'ordre de 7 ans soit précisé pour la levée de la confidentialité.**

Enfin, le dispositif de contrôle de confidentialité doit faire l'objet d'une définition minutieuse dans le décret. Celui-ci devra particulièrement porté sur les procédures d'échange entre les services gérant des fonctions essentielles au sein de la SNCF Réseau, prévoir un audit interne et externe et mettre en place un rapport annuel rendu par un rapporteur indépendant afin d'être remis à l'ARAF pour avis.



- **Sur les compétences de la commission de déontologie**

- *Confidentialité et transfert des personnels*

La loi du 4 août 2014 pose le principe selon lequel lorsque qu'un membre du personnel de SNCF Réseau, qui a eu accès à des informations confidentielles, souhaite exercer une activité pour le compte d'une EF (ou sa filiale) avant une période de trois ans, celui-ci doit saisir le président du conseil d'administration de SNCF Réseau. Ce dernier saisit la Commission de déontologie en cas de difficulté.

Le filtre crée par la saisine, en premier lieu, du président du conseil d'administration contrevient aux pouvoirs et attributs de la Commission de déontologie, qui reste seule compétente en matière de transfert des personnels.

C'est pourquoi Transdev souhaite que seule la Commission de déontologie soit saisie de l'ensemble des transferts de personnels.

- *Délais d'instruction de la Commission de déontologie*

La Conseil d'Etat propose un délai d'instruction d'un mois à compter de la saisine pour que la Commission de déontologie se prononce sur un transfert de personnel. Aussi, le silence gardé par la commission vaut acceptation du transfert.

Compte tenu de l'enjeu et des conséquences d'un tel transfert au titre du principe de non-discrimination et d'indépendance, un délai de deux mois semble plus approprié à la mission de la Commission de déontologie.

D'autre part, au vu des évolutions administratives actuelles, la Commission devrait être tenue à rendre un avis écrit pour chaque transfert qu'il soit autorisé ou interdit.