

ANNEXE : TABLEAU DE SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS
(Les éléments en gras sont les recommandations fondamentales de l’Autorité)

| Axes d’amélioration | Recommandations |
|--|--|
| Recommandations concernant SNCF Réseau | |
| Faire de SNCF Réseau un véritable gestionnaire d’infrastructure unifié | <p><u>Recommandation n° 1</u> : séparer, à tout le moins de façon juridique, la gestion, l’exploitation et le développement des gares de voyageurs et des infrastructures de services listées à l’article 1^{er} du décret n° 2012-70 du reste de activités de SNCF Mobilités</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Recommandation n° 1 a</u> : transférer immédiatement la gestion, l’exploitation et le développement des infrastructures de services listées à SNCF réseau • <u>Recommandation n° 1 b</u> : séparer, à tout le moins de façon juridique, la gestion, l’exploitation et le développement des gares de voyageurs au plus tard à l’horizon 2019 |
| Renforcer l’indépendance du conseil d’administration de SNCF Réseau | <p><u>Recommandation n° 2</u> : renforcer les conditions d’indépendance du président du conseil d’administration de SNCF Réseau en dotant l’ARAF du pouvoir d’émettre un avis motivé public avant toute nomination ou reconduction de cette personnalité</p> <p><u>Recommandation n° 3</u> : renforcer l’indépendance des membres du conseil d’administration de SNCF Réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Recommandation n° 3 a</u> : clarifier l’article L. 2111-16-1, alinéa 2 du code des transports pour que le champ de l’interdiction de prise de responsabilité dans une entreprise ferroviaire soit explicitement étendu aux membres du conseil d’administration • <u>Recommandation n° 3 b</u> : interdire que les mêmes personnes puissent siéger aux conseils d’administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités |
| Renforcer les mesures de sauvegarde visant à garantir concrètement l’impartialité et l’indépendance de SNCF Réseau | <p><u>Recommandation n° 4</u> : étendre le champ d’application des mesures de sauvegarde prévues à l’ensemble des missions de SNCF Réseau pour en garantir un traitement homogène et efficace</p> <p><u>Recommandation n° 5</u> : rendre pleinement effectives les mesures de sauvegarde prévues dans le projet de loi</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Recommandation n° 5 a</u> : transformer en obligation la possibilité offerte par la loi à SNCF Réseau de prendre des mesures d’organisation interne pour prévenir des pratiques discriminatoires • <u>Recommandation n° 5 b</u> : pour les mesures nécessitant la fixation de leurs conditions de mise en œuvre par décret, reprendre les règles mises en place pour la DCF issues du décret n° 2011-891 du 26 juillet 2011 • <u>Recommandation n° 5 c</u> : étendre l’interdiction de prise de responsabilités dans une entreprise ferroviaire prévue par l’article L. 2111-16-1 du code des transports à tout le personnel sensible de SNCF réseau, notamment les responsables de pôle, les horaristes et les personnes participant à la tarification des sillons |

| Axes d'amélioration | Recommandations |
|---|--|
| Recommandations concernant l'EPIC de tête | |
| Revoir et clarifier le rôle de l'EPIC de tête pour agir de façon objective et efficace au bénéfice de l'ensemble du secteur ferroviaire | <p><u>Recommandation n° 6</u> : clarifier le périmètre de l'EPIC de tête</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Recommandation n° 6 a</u> : inclure dans la loi l'interdiction pour l'EPIC de tête d'exercer des fonctions opérationnelles de gestion d'infrastructure, afin de garantir l'indépendance de SNCF Réseau • <u>Recommandation n° 6 b</u> : limiter le périmètre de l'EPIC de tête à sa seule fonction de décideur stratégique pour le système ferroviaire, notamment en transférant la SUGE à SNCF Réseau |
| | <p><u>Recommandation n° 7</u> : préciser le contenu des missions de l'EPIC de tête pour prévenir tout chevauchement entre ses missions « internes » et « externes »</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Recommandation n° 7 a</u> : préciser les missions de l'EPIC de tête exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire sous la forme d'une liste limitative de missions inscrite dans un décret. Ce décret pourrait être soumis à l'avis de l'Autorité |
| | <p><u>Recommandation n° 8</u> : adapter les modalités de prise de décision de l'EPIC de tête sur ses missions « externes » pour les rendre plus objectives et transparentes</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Recommandation n° 8 a</u> : doter le Haut comité du ferroviaire du pouvoir d'émettre un avis motivé avant toutes prises de décision sur les missions « externes » pour orienter les choix du directoire de l'EPIC de tête • <u>Recommandation n° 8 b</u> : doter l'ARAF d'un pouvoir d'auto-saisine pour émettre un avis motivé avant toute prise de décision sur les missions « externes » |

| Axes d'amélioration | Recommandations |
|--|---|
| Recommandations concernant la régulation sectorielle | |
| Clarifier le rôle et le périmètre de Haut comité du ferroviaire pour le recentrer sur sa mission de concertation | <p><u>Recommandation n° 9</u> : supprimer le pouvoir de conciliation du Haut comité du ferroviaire afin de préserver la transparence et de ne pas affaiblir l'ARAF</p> <p>Voir également recommandations n° 8 et 10</p> |
| Clarifier le rôle et la nature du code du réseau | <p><u>Recommandation n° 10</u> : clarifier la portée juridique du code du réseau afin de préserver l'indépendance de SNCF Réseau et la transparence générale de la régulation sectorielle. Cette portée peut alternativement être la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Recommandation n° 10 a</u> : soit le code du réseau a une valeur réglementaire, alors son mode d'approbation doit être le même que celui du DRR • <u>Recommandation n° 10 b</u> : soit le code du réseau est un instrument de <i>soft law</i> sans valeur juridique contraignante, alors son approbation peut être confiée aux parties prenantes, mais sans intervention du gestionnaire d'infrastructure ou de l'ARAF |
| Renforcer véritablement le rôle de l'ARAF en matière de lutte contre les discriminations d'accès au réseau | <p><u>Recommandation n° 11</u> : réaffirmer la compétence de l'ARAF en matière de régulation économique <i>ex ante</i> pour lui permettre d'exercer effectivement sa mission d'accompagnement d'ouverture à la concurrence</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Recommandation n° 11 a</u> : maintenir l'avis conforme de l'ARAF en matière de tarification d'accès au réseau ferré national • <u>Recommandation n° 11 b</u> : doter l'ARAF du pouvoir d'émettre un avis conforme en matière de tarification d'accès et de services rendus dans les gares de voyageurs et les infrastructures de services en contrôlant les principes énoncés dans le décret n° 2012-70 • <u>Recommandation 11 c</u> : doter l'ARAF du pouvoir d'émettre un avis conforme sur le DRR et le DRG <p><u>Recommandation n° 12</u> : clarifier le périmètre, les conséquences et l'articulation avec le principe de non discrimination du nouveau critère d'appréciation de l'ARAF consistant à prendre en compte l'objectif d'équilibre économique et financier de SNCF Réseau prévu par l'article L. 2132-3</p> <p>Voir également recommandations n° 2, 8 et 10</p> |