

Réponse UTP à la consultation publique ARAF sur les divers textes de transposition de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) vous remercie de la consultation publique organisée par votre Autorité sur les projets de textes de transposition de la directive 2012/34/UE (ci-après la directive), transposition à achever dans le droit national d'ici le 16 juin prochain.

Eu égard à l'importance et à l'ampleur de cette transposition dans les courts délais de consultation impartis, vous trouverez ci-après les **observations collectives des entreprises ferroviaires adhérentes à l'UTP et de la RATP**. Ces dernières pourront le cas échéant vous transmettre leurs observations spécifiques.

L'UTP observe que de certaines évolutions, essentielles pour le secteur, auraient mérité de plus amples délais pour prendre toute la mesure des conséquences sur le système ferroviaire actuel.

I - Projets de transposition relative au transport international de voyageurs avec le cabotage

L'UTP est particulièrement attachée à ce que les projets de transposition permettent à la fois de **préserver la sécurité juridique** des différents acteurs ferroviaires, tout en encourageant l'innovation et le **développement de nouveaux services ferroviaires internationaux**¹.

Parmi les points de vigilance et thématiques recensés dans la présente consultation, l'UTP relève :

- La suppression du pouvoir décisionnel de l'Autorité pour le test d'équilibre économique (article L. 2121-12 du projet d'ordonnance et article 5.X du projet de décret n°2010-932 modifié)

L'UTP demande une clarification de la portée de « l'avis » mentionné à l'article L 2121-12 du projet d'ordonnance, compte tenu notamment des articles 10.3² de la directive et de l'article 7.5 du règlement d'exécution n° 869/2014 de la Commission du 11 août 2014 relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs, applicable à compter du 16 juin 2015³.

L'UTP regrette que cette transposition n'ait donc pas été l'occasion de modifier l'article L 2121-12 du code des transports afin de prévoir que l'ARAF rende une décision et non un avis motivé concernant l'éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public.

Il s'agit pourtant d'une demande attendue par la profession depuis les discussions sur la loi ORTF portant création de l'ARAF et réitérée à plusieurs reprises⁴ compte tenu des risques de non-conformité au texte et à l'esprit de la directive.

¹ UTP, Contribution à la consultation publique de l'ARAF sur le cabotage, 13 décembre 2012.

² Art. 10.3. « À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle pertinents visés à l'article 55 de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents ».

³ Article 7.5 procédure relative au test de l'objet principal du règlement d'exécution cité : « 5.L'organisme de contrôle arrête sa décision dans un délai maximal de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes ».

⁴ UTP, Contribution à la consultation publique de l'ARAF sur le cabotage, 13 décembre 2012.

- La Liste des requérants qui peuvent saisir l’Autorité sur le test d’objet principal et le test d’équilibre économique (articles 4 et 5 du projet de décret n° 2010-932 modifié)

L’UTP relève des disparités de transposition de la directive à la lumière notamment de l’article 5⁵ du règlement d’exécution n° 869/2014 de la Commission du 11 août 2014 relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs.

- Le maintien d’une contribution qui pourrait s’apparenter à la redevance prévue à l’article 12 de la directive 2012/34 (article 4 X du projet de décret n° 2010-932 modifié)

L’UTP demande une clarification de l’alinéa X de l’article 4 du projet de décret modifié.

En effet, l’UTP observe que cet alinéa prévoit de mettre en place, en France, la redevance auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs prévue par l’article 12 de la directive, qui n’est qu’une simple faculté⁶.

Il nous semble, dès lors important que l’article proposé soit plus précis et **transpose intégralement le dispositif prévu** par la directive. Ainsi, l’article 12 §3⁷ de la directive mériterait également d’être transposé, afin de mentionner que cette redevance ne « *doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées* ».

- Le test de l’équilibre économique (article 6 du projet de décret n° 2010-932 modifié)

L’UTP s’interroge sur l’insertion du 4° alinéa de l’article 6 du projet de décret⁸, qui n’est pas prévu par la directive et le règlement d’exécution n° 869/2014 de la Commission du 11 août 2014 relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs, applicable à compter du 16 juin 2015.

II - Projets de transposition relative à l’accès au réseau principal

L’UTP observe que de nombreuses dispositions relatives à l’accès au réseau ferroviaire qu’il est proposé de transposer dans le droit national, devront également figurer dans le Document de Référence du Réseau (DRR). Ce dernier devra donc s’aligner sur les éléments de cette transposition et être effectivement appliqué par les acteurs ferroviaires.

Pour éviter toute ambiguïté dans les cas d’interpénétration de réseaux urbains et ferroviaires, l’UTP précise que les réseaux destinés uniquement à l’exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et qui peuvent constituer des transports guidés au sens des articles 1er et 2 du décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés sont exclus.

⁵ Article 5 relatif aux « Entités ayant le droit d’introduire une demande de test de l’objet principal ».

⁶ il est prévu que : «(L’autorité organisatrice) peut également, sous réserve que l’Autorité ait estimé que la desserte envisagée serait de nature à compromettre l’équilibre économique d’un contrat de service public, prévoir une contribution au profit de l’autorité organisatrice afin de neutraliser, dans les limites strictement nécessaires, les incidences de la desserte sur cet équilibre. Les modalités de calcul de cette contribution sont déterminées sur une base objective, transparente et non discriminatoire ».

⁷ Extrait art. 12§3 de la directive « La totalité des redevances prélevées en application du présent paragraphe ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées ».

⁸ « 4° Des seuils prédéfinis sur des critères spécifiques peuvent être appliqués, mais pas de manière isolée par rapport à d’autres critères ».

- Le délai de publication et le contenu du document de référence de réseau
L'UTP n'a pas détecté d'écart significatif.

- L'encadrement de la procédure de coordination prévue à l'article 46 de la directive 2012/34/UE

L'UTP estime que le deuxième alinéa de l'article 21 -1 du projet de décret est **imprécis** quant aux modalités pour le gestionnaire d'infrastructure de proposer des capacités d'infrastructures différentes de celles demandées, « *dans des limites raisonnables* », qui doivent figurer dans le DRR.

Les entreprises ferroviaires invitent donc le gestionnaire d'infrastructure à préciser dans le DRR, en concertation avec elles, les modalités, procédures et délais afférents à la mise en œuvre de l'article 21-1 du projet de décret n°2003-194 modifié.

- La procédure en cas de perturbation de la circulation des trains prévue à l'article 24-1 du projet de décret modifié

La disposition selon laquelle, « le gestionnaire d'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires si *l'estime nécessaire, qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale* » transpose incomplètement le deuxième paragraphe de l'article 54 de la directive.

Plus précisément, la directive distingue clairement deux scénarii :

- 54§1 : En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire d'infrastructure prend les dispositions nécessaires et établit un plan d'intervention.
- 54§2 : En cas « d'urgence, et de nécessité absolue (...) le gestionnaire d'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais. »

Très clairement, l'exigence de mise à disposition de moyens n'est donc pas inconditionnelle et n'est exigible que dans des cas spécifiques et graves.

- L'opportunité d'améliorer la réglementation s'agissant des règles d'organisation et de réservation de capacités pour les travaux de maintenance et de développement, en particulier en intégrant, dans le décret n° 2003-194, les dispositions que l'Autorité avait retenues par décision n° 2014-023 du 18 novembre 2014 après concertation avec le secteur

Au regard du principe d'intelligibilité et d'accessibilité du droit et de la sécurité juridique des différents acteurs, il semble opportun que la décision de l'ARAF n° 2014-023 du 18 novembre 2014 récemment homologuée et publiée soit effectivement harmonisée avec le contenu notamment des articles 21 et 25 du décret 2003-194 modifié.

- La définition des infrastructures spécialisées et la consultation des parties prenantes avant de désigner une infrastructure spécialisée

Le projet de transposition ne prévoit pas la consultation des parties intéressées préalablement à la désignation d'une infrastructure spécialisée, pourtant prévue à l'article 49.2 de la directive⁹.

Compte tenu des incidences potentielles prévues à l'article 22 du projet de décret 2003-194 modifié suite à la désignation d'une infrastructure spécialisée¹⁰, la consultation des parties intéressées est nécessaire et doit être transposée.

La mention selon laquelle « les infrastructures désignées comme spécialisées sont publiées dans le DRR » n'est pas suffisante.

- Le système de majorations des redevances d'infrastructure (art. 31 du projet décret), la liste des segments de marché et le rôle de l'Autorité sur cette dernière

L'article 31 du projet de décret 2003-194 modifié ne prévoit pas expressément que l'ARAF contrôle la liste des segments de marché, comme prévu par l'article 32.1 de la directive.

Néanmoins, pour l'UTP cette compétence dévolue à l'autorité de contrôle est inhérente aux missions de l'ARAF dans le cadre de son avis conforme sur la tarification.

- Programmation des capacités et règle de priorité (art. 18 et 22 du décret n°2003-194 proposé)

L'article 18 e proposé prévoit que « *Le gestionnaire d'infrastructure respecte, sur le réseau ferré national, les priorités déterminées par le ministre chargé des transports en matière de fret ferroviaire, et prend en compte les capacités offertes aux services de transport de voyageurs organisés par l'autorité compétente dans le cadre d'un contrat de service public* ».

L'UTP s'interroge sur l'interaction de cette disposition avec le test d'équilibre économique prévu pour le trafic international et, à plus long terme, avec la possible ouverture du marché domestique à des opérateurs n'opérant pas dans le cadre d'un contrat de service public.

III - Projets de transposition relative à l'accès aux installations de service

La transposition de la directive constitue une avancée importante dans les relations des entreprises ferroviaires avec les exploitants d'installations de service. Cette directive renforce en effet les obligations des exploitants d'installations de service, *en vue d'assurer un accès non-discriminatoire aux installations ferroviaires et aux services ferroviaires visés à l'annexe II point 2 de la directive (ex : voies de service, cours de marchandises, centres d'entretien ...)*.

Ces propositions, importantes pour la profession, auraient toutefois mérité **plus amples analyses**, pour apprécier l'ensemble des évolutions proposées.

Compte tenu des délais de réponse impartis, vous trouverez ci-dessous quelques premières observations très générales. Les entreprises ferroviaires membres de l'UTP peuvent le cas échéant vous faire parvenir leurs propres commentaires.

⁹ Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécifiques à utiliser par des types déterminés de trafic. Sans préjudice des dispositions des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, lorsque cette désignation a eu lieu, le gestionnaire de l'infrastructure peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles.

¹⁰ Pour mémoire, définition d'une « *Infrastructure spécialisée : une infrastructure spécifique à utiliser par des types déterminés de trafic* » prévue au 8° du chapitre préliminaire

- Les procédures d'accès et les modalités de tarification des installations de service (cf. art. L 2123-3 et suivants code des transports)

Sur les conditions d'accès :

Face à la diversité des exploitants d'installations de service et des modalités d'accès à ces installations, certaines EF seraient favorables à l'introduction dans le décret relatif à l'accès aux infrastructures de services d'une obligation pour SNCF Réseau de publier dans le DRR qu'elle gère, pour chaque catégorie d'installations de service, en collaboration avec les autres exploitants, une offre de référence spécifique incluant un modèle de contrat national d'utilisation.

Sur les modalités de tarification des installations de service

Les principes de pertinence et de justification des coûts prévus par l'article 31.1 de la directive doivent être transposés, de façon à exclure toute facturation de coûts sans lien avec la prestation rendue. Il convient également d'inciter les exploitants d'installations de services à maîtriser leurs coûts tout en veillant à la qualité de service fourni.

Pour être en conformité avec les dispositions prévues des articles 6 et 31.1 de la directive, l'UTP préconise d'amender l'article L 2123-1-1 du code des transports proposé de la façon suivante :

Article L. 2123-1-1 du code des transports.

*« La gestion des gares de voyageurs et des autres installations de service font l'objet d'une comptabilité séparée de la comptabilité de l'exploitation des services de transport ferroviaire **incluant des bilans séparés et des comptes de pertes et de profits séparés.***

Aucun fonds public versé à l'une de ces activités ne peut être affecté à l'autre ».

De même, il est nécessaire de mentionner expressément que les redevances relatives aux installations de service perçues par l'exploitant de l'installation doivent être affectées à ses activités d'exploitant d'installation de service, conformément à l'article 31.1 de la directive (nouvel article L 2123-3-5 modifié).

Elle s'interroge sur l'inclusion d'un 7^{ème} critère de modulation des redevances liées aux installations de service tenant à « la durée d'utilisation », non prévu expressément par l'article 31 de la directive.

L'UTP rappelle que lors des discussions sur le projet de décret 2012-70, dans sa version initiale, l'UTP s'était opposée à l'introduction d'un critère tenant à la « fréquence d'utilisation » des installations.

- La procédure d'adoption de l'avis conforme de l'Autorité et le principe de « silence vaut acceptation » pour les avis conformes rendus au-delà du délai de trois mois

L'introduction de ce principe peut s'avérer préjudiciable pour les utilisateurs du réseau, en cas de retard dans la fourniture d'informations par les exploitants d'installations de service utiles au régulateur pour rendre son avis.

Il est également important que la procédure d'adoption de l'avis conforme de l'Autorité soit rendue dans des délais contraints. Les tarifs des prestations régulées exécutoires doivent pouvoir être connus de tous dans des délais compatibles avec la vie des affaires.

- Le principe du silence vaut refus pour les demandes d'accès aux installations de service (art. L 2123-3-6)

Cette disposition contredit directement l'article 13 § 4 de la directive qui prévoit une obligation pour l'exploitant de répondre dans le délai imposé. Cette disposition doit donc être supprimée.

L'UTP préconise, a minima, d'inverser ce principe. Le « silence vaut accord » pour les demandes d'accès aux installations de service, sous couvert de la réception par l'exploitant de l'installation de service d'une demande complète.

- L'exclusion des redevances portuaires des principes de tarification applicables aux installations de service et de l'avis conforme de l'Autorité

Cette exclusion prévue par les articles R 5352-2 et R 5352- 4 du code des transports ne semble pas répondre aux exigences posées par l'article 31.3 de la directive précitée tenant à une tarification équitable et transparente, qui serait pourtant utile au développement des activités ferroviaires.

Ces dernières devraient donc être soumises à l'avis conforme de l'ARAF à l'aune des principes de tarification applicables.

- L'exclusion des terminaux exclusivement dédiés aux services de navettes pour véhicules routiers utilisant l'infrastructure de la liaison fixe transmanche du champ de la régulation et de l'accès des entreprises ferroviaires (art. I 2122-10 sur les licences)

L'exclusion « *des terminaux exclusivement dédiés aux services de navettes pour véhicules routiers utilisant l'infrastructure de la liaison fixe transmanche* » parmi les installations de service interroge les adhérents de l'UTP. Cette formulation semble en effet susceptible de restreindre l'accès d'une partie de ces installations essentielles (le lien fixe) aux entreprises ferroviaires pour la création de nouveaux services ferroviaires. L'exclusivité prévue dans le Traité de la concession ne concerne, en effet, que le terminal Navette (la boucle). L'article 2§9 de la directive prévoit une exclusion beaucoup plus restreinte.

- Le classement de certaines prestations, notamment les prestations liées à l'usage des quais des gares de voyageurs et les prestations d'utilisation et d'acheminement du système d'alimentation électrique

Ces dispositions, importantes pour la profession, auraient mérité de **plus amples analyses**, concernant notamment la classification de certaines « prestations » qui ne sont pas homogènes d'une installation de service à l'autre (service de manœuvre, pilotage à l'intérieur d'un site, etc..).

Concernant les prestations régulées dans les gares de voyageurs, elle observe que les articles 3 et 4 du décret n°2012-70 n'ont pas évolué.

Pourtant, l'annexe II. 2a de la directive vise: « *les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie* » alors que le décret actuel mentionne: « les gares de voyageurs ouvertes au public, y compris les quais et les haltes, et leurs bâtiments ».

L'intégration ou non de la Redevance Quai (RQ) parmi les prestations minimales en application de la directive 2012/34/UE est pourtant une question d'actualité, à laquelle les entreprises

ferroviaires adhérentes de l'UTP ont demandé de lever au préalable toute insécurité juridique¹¹. Elles souhaiteraient obtenir de plus amples précisions sur ce sujet.

Prestations régulières relatives aux services de maintenance lourde (article 9-1 du décret 2012-70 modifié)

Elle relève, dès à présent, une incohérence entre la définition de « *service de maintenance lourde* » proposée dans l'article préliminaire et l'exclusion prévue à l'article 9 (pour les [prestations] de services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques) du décret proposé. Seul l'article 9 reprend d'ailleurs la définition exacte de la directive. Il serait nécessaire de lever en tous cas toute ambiguïté rédactionnelle à ce sujet, dans la mesure où l'article 1^{er} semble ne concerner que l'accès par le réseau aux installations (donc le gestionnaire d'infrastructure) et non l'installation de service elle-même et son exploitant.

Prestations régulières relatives aux autres infrastructures techniques (article 9-1 du décret 2012-70 modifié)

L'UTP constate que la liste tend à s'étendre à de simples consommables (la distribution des lave-glaces et la distribution du liquide du refroidissement). Du fait des obligations pesant désormais sur les entreprises offrant l'accès à des installations et services régulés (séparation comptable), il nous semble que cette liste devrait se limiter aux installations représentant un investissement significatif, donc susceptibles de constituer une véritable barrière à l'entrée et non duplicables à court terme.

- La procédure, les critères et les exceptions à la publication de mise à disposition pour location ou le crédit-bail d'une installation non-utilisée pendant deux années consécutives

L'UTP souligne la nécessité de préserver, à la fois, les droits des exploitants d'installations de service et de maintenir un nombre pertinent d'installations de service sur le territoire, essentielles aux entreprises ferroviaires.

La procédure précisée à l'article 11 du projet de décret, qui n'est pas prévue par la directive, nous semble « lourde » à mettre en œuvre et trop complexe pour être réellement efficace.

En l'état, la charge de la preuve, incombant aux entreprises ferroviaires, quant à l'inutilisation d'une installation de service et à la réalité de ses besoins est excessive.

Il pourrait être opportun de considérer qu'une installation de service mentionnée comme inutilisée, dans un document approprié, pendant deux années consécutives, soit suffisant.

L'ensemble des exploitants d'installation de service ont en effet l'obligation de publier une liste exhaustive des installations accessibles.

L'UTP souligne les importantes incertitudes de mise en œuvre de l'article 13§6 de la directive. Il pourrait être donc opportun de prévoir une rédaction plus proche de celle prévue par l'article 13§6 de la directive.

D'éventuelles disparités de transposition entre Etats-membres sont susceptibles de voir le jour. Cet élément semble d'autant plus inquiétant, qu'un futur règlement d'exécution doit être pris, dans le cadre des travaux du comité SERAC, à l'horizon 2016.

¹¹ Réponse UTP à la mesure d'instruction n° 5 de l'ARAF relative à la répartition des charges relative à la répartition des charges communes liées à la redevance quai dans le cadre d'une procédure de règlement de différend – 28 janvier 2015.

IV. Projets de transposition relative aux licences ferroviaires et autres

- **Obligation de détenir une licence et un titre de sécurité (art. 4 du décret 2003-194 modifié)**

Au regard de la portée très générale des obligations prévues à l'article 4 du décret 2003-194 qui pourrait avoir comme **conséquence l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire** pour les entreprises exploitant actuellement des **services de transports guidés** (tram-train, RER...), il convient de s'assurer que ces entreprises en soient exclues. Pour mémoire, cette possibilité est prévue par l'article 2 paragraphe 2b de la directive.

En effet, en la matière, l'application de ces obligations aux transports guidés serait très préjudiciable au maintien et au développement de ces modes de transport.

Par ailleurs, l'UTP s'interroge sur la référence au décret 2003-425 dit STPG (Sécurité des transports publics guidés) dans l'article 4 du décret 2003-194 modifié, car les réseaux concernés par le décret STPG ne font pas partie du réseau ferroviaire.

- **Définition de l'entreprise ferroviaire (art. préliminaires des décrets 2003-194 et 2012-70 modifiés)**

La définition de l'entreprise ferroviaire en référence à l'activité principale interroge les entreprises ferroviaires adhérentes de l'UTP, dans la mesure où elle pourrait permettre aux entreprises exerçant une activité de transport ferroviaire en activité annexe, de circuler sur le réseau ferroviaire sans disposer ni de licence d'entreprise ferroviaire ni de certificat de sécurité, s'exonérant ainsi des règles applicables en matière de sécurité ferroviaire.

Par ailleurs, cette rédaction semble contraire à la législation française et européenne en la matière (cf. article 17 de la même directive à transposer, qui prévoit « *qu'aucune entreprise n'est autorisée à effectuer des services de transport ferroviaire entrant dans le champ d'application du présent chapitre si elle ne possède pas la licence appropriée au type de services en question* »).

Enfin, les entreprises ferroviaires adhérentes de l'UTP souhaitent donc souligner les enjeux sociaux liés à cette problématique, dont l'UTP a fait part à des nombreuses reprises aux pouvoirs publics, pour la négociation de future convention collective de la branche ferroviaire (cf. courrier de l'UTP du 12 novembre 2014, ci-joint).

La rédaction suivante pourrait être proposée pour cette définition « *Entreprise ferroviaire* », *toute entreprise à statut privé ou public et titulaire de la licence visée à l'article L. 2122-10 du code des transports, ~~dont l'activité principale est~~ ayant pour activité la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer **sur le réseau ferroviaire national et les réseaux comparables**, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction* ».

- **la nécessaire protection des données commercialement sensibles (article 7 décret 2003-194 modifié)**

Il est important de s'assurer que les pièces justificatives pour s'assurer de sa capacité financière et nécessaires à l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire puissent être couvertes par le secret des affaires et traités avec les précautions et la confidentialité qui s'y attachent. Par exemple, il est ainsi prévu que l'EF doit transmettre un « *compte prévisionnel de résultat et un bilan retraçant l'actif et le passif propres à l'activité considérée* ».

- Les exigences de la comptabilité analytique pour l'élaboration des tarifs (articles 6 et 13 de la directive 2012/34/UE)

Il est nécessaire de mentionner expressément que les redevances de l'infrastructure perçues par le gestionnaire de l'infrastructure doivent être affectées à ses activités **de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire**, conformément à l'article 31.1 de la directive.

Cette précision est également valable pour les exploitants d'installation de service (nouvel article L 2123-3-5 modifié).

Pour être en conformité avec les dispositions prévues des articles 6 et 31.1 de la directive, l'UTP préconise d'amender l'article L 2123-1-1 du code des transports proposé de la façon suivante :

Article L. 2123-1-1 du code des transports.

*« La gestion des gares de voyageurs et des autres installations de service font l'objet d'une comptabilité séparée de la comptabilité de l'exploitation des services de transport ferroviaire **incluant des bilans séparés et des comptes de pertes et de profits séparés.***

Aucun fonds public versé à l'une de ces activités ne peut être affecté à l'autre ».