

**UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES SCIENCES
D'AIX-MARSEILLE**

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



Centre de Droit Maritime et des Transports

Directeur: Christian Scapel

3, avenue Robert Schuman - 13628 Aix-en-Provence CEDEX 1
Tél. 04.42.17.28.62 - 04.91.13.74.74 - Fax. 04.42.17.28.62

RFF-SNCF : LA REFORME FERROVIARE DE 1997 EN FRANCE

MEMOIRE

**Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en droit maritime et des
transports**

PRESENTE ET SOUTENU PAR

Monsieur Francis Ghislain EBIANG'NE

SOUS LA DIRECTION DE

Monsieur Christian SCAPEL

Année 2002

| <u>SOMMAIRE</u> | page |
|---|-------------|
| INTRODUCTION | 3 |
| CHAPITRE I | |
| LES CAUSES ET ENJEUX DE LA REFORME FERROVIAIRE DE 1997 | 8 |
| SECTION I. LES FACTEURS COMMUNAUTAIRES | 8 |
| §I. LESTEXTESFONDATEURS | 8 |
| §II. LES APPLICATIONS AU PLAN COMMUNAUTARE | 14 |
| SECTION II. LES FACTEURS INTERNES A LA France | 23 |
| §I. LA QUESTION DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE | 23 |
| §II. UNE REFORME PLUS QUE NECESSAIRE | 25 |
| CHAPITRE II. | |
| LA LOI DE REFORME DE 1997 ET LES DIFFICULTES LIEES A SON APPLICATION | 29 |
| SECTION I- DEUX ENTREPRISES, DEUX MISSIONS | 29 |
| §I. CREATION DE RFF | 29 |
| § II- LE REPOSITIONNEMENT DE LA SNCF | 37 |
| SECTION I. LBILAN ET PERSPECTIVES | 42 |
| §I. LE BILAN DE LA REFORME | 43 |
| §II. LES PERSPECTIVES | 47 |
| §III. LES DEFIS CERTAINS POUR LES DEUX ENTREPRISES | 58 |
| CONCLUSION | 63 |

INTRODUCTION

« Le chemin de fer est un mode de transport apparu avec la révolution industrielle du début du XIX^{ème} siècle et il en a été un des principaux moteurs. Ses atouts sont connus et s'appuient sur ses caractéristiques de transport guidé, organisé en réseau, répondant à des besoins massifs en toute sécurité avec une faible consommation d'énergie et d'espace et de nuisances. Ses handicaps résultent de coûts élevés (fort intensité en capital et en main-d'œuvre), du manque de souplesse, des ruptures de charges et de la qualité de service souvent insuffisante face à celle, en progrès régulier, des concurrents »¹

En effet, il est connu que ce mode transport est progressivement devenu dominant jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle. Un auteur² lui prédit encore un belle avenir : **« s'il survit au XX^{ème} siècle, le chemin de fer sera le mode de transports du XXI^{ème} siècle »**

Ces deux propos situent à eux seuls la position du transport par chemins de fer qui est aujourd'hui un mode de transport à repenser et à re-dynamiser.

Se proposer d'étudier un sujet qui soulève beaucoup de passion n'est pas une chose évidente : les esprits sont plus qu'affûtés. Il ne peut s'agir de théoriser ou de proposer des solutions, mais de tenter de décrire au mieux ce qui se passe, de tenter d'expliquer lorsque cela sera nécessaire et, enfin, tenter de projeter, dans un avenir proche, les solutions que la France apporte aux problèmes des chemins de fer. Pour le reste, tout a été dit, bien ou mal dit mais dit quand-même.

¹ La documentation française : « Remise en perspective du transport ferroviaire »

² Louis ARMAND

En effet, en dehors des textes officiels, il existe une littérature abondante sur le devenir des chemins de fer tant en France que dans l'ensemble de l'Union Européenne. Nous verrons que les solutions proposées pour « redresser et relancer le rail européen » ont presque toutes, dans leur architecture du moins, la même inspiration communautaire³. Nous verront également qu'à l'échelle européenne, les options retenues et suivies ne sont pas insusceptibles de critique, de remise en cause ou d'échec.

En définitive, nous verrons encore que l'idée de concurrence qui sous-tend la libéralisation du rail n'est pas exempte de critiques.

Peut-on en effet traiter la question du rail comme celle du « ciel européen » alors même que les contraintes notamment physiques ne sont pas les identiques ?

Les questions centrales seront de comprendre les facteurs qui ont poussé la France à faire le choix de créer RFF⁴ dans le cadre de la loi de réforme de 1997, quels sont les avantages de cette solution ? où en sont les relations entre la SNCF⁵ et RFF ?, qu'en est-il de la dette transférée à RFF ?, l'Europe trouve-t-elle son compte dans la solution française ?, ce sont autant de questions et bien d'autres encore qui nous animent.

Les années 1990 peuvent aussi être considérées comme celles des débats sur le devenir de la SNCF et sur la libéralisation des services publics en Europe.

Les débats ont, semble-t-il, d'abord porté sur les principes, pour ne pas dire sur l'idéologie de la libéralisation. Le modèle britannique, à cette époque, suscitait selon l'observateur soit le désir d'imiter, soit la répulsion, mais en tout cas il semblait exercer une sorte de fascination. La question était de savoir s'il fallait déréguler ou non.

Ensuite, on en est venu à parler de libéralisation au concret, et à poser des problèmes techniques: lorsqu'un gouvernement estime opportun de libéraliser, quelles options se présentent à lui ? Et l'on s'est aperçu que les marges de choix

³ Notamment la directive n° 91/440

⁴ Réseau Ferré de France

⁵ Société Nationale de Chemins de Fer

étaient étendues. On s'est demandé, par exemple, s'il fallait introduire la concurrence avant de privatiser, ou l'inverse -et si d'ailleurs il fallait toujours privatiser-, ou bien, en fonction des particularités de chaque sorte de réseau, s'il fallait ou non découper les entreprises le long de la frontière entre infrastructures et services, ou encore combien d'exploitants on avait envie d'avoir pour un service donné. Le tout, naturellement, en fonction des objectifs d'efficacité et d'égalité que l'on poursuivait.

Chaque pays s'est convaincu qu'il pouvait trouver, dans les limites des directives communautaires s'il y a lieu, un modèle d'organisation qui lui convienne, ou plutôt un mode d'organisation pour chaque secteur. Mais en même temps il est confronté à une nécessité pratique : repenser et réorganiser le rôle des pouvoirs publics.

Tant que le modèle du monopole public prévaut, les exploitants de services publics trouvent en face d'eux des administrations de tutelle. Le but de chacune de ces administrations étant d'éviter que son monopole n'abuse de sa position, et de stimuler une créativité et une efficacité que le pouvoir sur le marché tend à anesthésier. Dans les secteurs où la concurrence existe, un nouveau rôle, essentiel, apparaît désormais : orchestrer une coexistence équitable des différents opérateurs.

On peut cependant se demander s'il existe un rail communautaire d'une part, et comment la communauté et les Etats membres réagissent-ils face à ces problèmes que pose les chemins de fer d'autre part.

a)- Sur l'existence d'un rail communautaire

il faut signaler que le rôle parfois vital, sinon toujours crucial joué par les chemins de fer dans le développement économique des Etats a fait de celui-ci un élément central dans les politiques nationales. Cette vision des chemins de fer est aujourd'hui à la base de bien des difficultés techniques et organisationnelles.

Nous visons là, par exemple la question des différents écartements des voies et des différences de tension, mesures autrefois utile pour des questions de défense nationale. Il fallait en effet éviter qu'un voisin malveillant ne puisse plus rentrer sans difficulté dans un autre Etat avec ses trains.

Cette vision souverainiste des chemins de fer qui jadis se justifiait a aujourd'hui des conséquences néfastes au moment où les horizons nationaux s'effacent au profit du bloc communautaire.

Ainsi les problèmes notamment techniques que le rail a souvent posé ont toujours trouvés des solutions au plan national ou même parfois au plan local.

Certes, de même qu'il y a une similarité des problèmes, de même certaines solutions bien que nationales se ressemblent.

Il faut encore signaler le rôle souvent néfaste de certaines autorités publiques qui interviennent dans la gestions des entreprises ferroviaires. Ces immixtions associées à une gestion sans considérations des exigences de base d'une gestion efficace sont entre autres à la base des difficultés dans lesquelles les chemins de fer communautaires se trouvent encore aujourd'hui.

Il n'en demeure pas moins vrai que le système ferroviaire communautaire est à inventer, qu'il s'agit pour l'instant d'une mosaïque de systèmes nationaux⁶.

b)- Quelles réactions communautaires, quelles réactions nationales ?

les solutions aux problèmes de déclin du rail se sont d'abord voulues communautaires. En effet, les textes adoptés au plan communautaire, nous le verrons, ont une vision supranationale.

Le problème est que les réactions pratiques, les adaptations aux plans nationaux ne semblent complètement épouser la vision communautaire.

En France, la réforme ferroviaire intervenue par la loi du 13 février 1997 et qui a créé RFF confirme-t-elle notre hypothèse ?

En tout cas, il nous revient dans le cadre de cette étude, d'exposer cette réforme, non sans avoir préalablement dégagé ses facteurs déterminants qui sont communautaires et nationaux (Chapitre I). Il sera aussi question en exposant la loi de 1997 et ses difficultés d'application, de considérer les relations entre RFF et la SNCF dans leur pratique depuis la réforme de 1997 (Chapitre II).

Ces questions et bien d'autres nous animeront donc tout au long de cette étude.

⁶ source :site UE transport

CHAPITRE I

LES CAUSES ET ENJEUX DE LA REFORME FERROVIAIRE DE 1997

La réforme française s'explique autant par des facteurs communautaires (Section I) que par des raisons internes à la France (Section II).

SECTION I. LES FACTEURS COMMUNAUTAIRES :

LIBERALISATION ET CONCURRENCE

Il faut exposer les textes fondateurs (§I) avant de considérer les applications en Angleterre et en Allemagne (§II).

§ I. LES TEXTES FONDATEURS

Bien que la politique des transports appartienne bien au domaine des politiques communes, la communauté européenne n'est pas intervenue de manière très significative sur les chemins de fer avant les années 1990, même si les premiers règlements dans ce domaine datent de la fin des années 1960.

Ces quelques interventions ont surtout visées l'instauration d'une gestion transparente des entreprises de transport.

L'accentuation du rôle de la communauté dès le début des années 1990 semble être due à sa prise de conscience d'un certain nombre de facteurs environnementaux et économiques. En effet, le poids de la dette des entreprises historiques de transports ferroviaires qui, en définitive, hypothèquent la recherche d'équilibre des comptes publics permet cette prise en compte de la nécessité pour le communauté de légiférer.

A partir de 1991, la communauté se lance enfin de manière très volontariste dans une politique de sauvetage du rail. La directive 91/440 marque le début de la grande offensive communautaire(A),d'autres textes vont suivre (B).

A. La directive communautaire n° 91/440

1. L'adoption d'un texte fondateur

L'action communautaire dans le domaine du transport ferroviaire est restée relativement limitée jusque dans les années 1980. Certes, dès 1961, un mémorandum sur les transports insistait sur l'importance de l'harmonisation et de la libéralisation nécessaire à la mise en oeuvre de la libre circulation.

Cependant, les démarches entreprises n'ont eu qu'une portée restreinte sur l'organisation des chemins de fer européens⁷.

Dans les années 1980, cette situation s'est trouvée modifiée, du fait notamment de la signature de l'Acte unique et de la préparation du grand marché intérieur.

La Commission européenne a alors entrepris de nombreuses actions visant à réaliser le marché intérieur, notamment dans les secteurs caractérisés par l'existence de missions de service public. Le transport ferroviaire, marqué par un très fort cloisonnement entre les Etats membres de l'Union européenne, ne pouvait échapper à un mouvement, qui a conduit à l'adoption d'un texte fondamental pour l'avenir des chemins de fer européens : la directive du 29 juillet 1991.

Certains Etats membres ont entrepris, dans ce contexte, parfois avant même l'adoption de la directive, de profondes réformes structurelles visant à restaurer la compétitivité de leurs chemins de fer⁸.

Parmi les objectifs de ce texte adopté par le Conseil de l'Union européenne après des négociations difficiles, figure la nécessité de " rendre les transports par chemins de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport ". La directive contient, malgré son caractère modéré, plusieurs dispositions impliquant

⁷ V. CARPENTIER, mémoire DESS 2000 au CDMT de Aix en Provence : les directives de libéralisation du transport ferroviaire : stratégies et opportunités pour les entreprises ferroviaires historiques.

⁸ La Suède et l'Angleterre dans une certaine mesure

des changements importants dans l'organisation des transports ferroviaires en Europe notamment la mise en place de droit d'accès au réseau.

2 . La mise en place de droits d'accès au réseau.

La disposition la plus controversée de la directive est son article 10, qui prévoit l'octroi à certaines entités de droits d'accès au réseau ferroviaire. Ce type de disposition a naturellement pour objectif de faciliter la réalisation du marché intérieur, en contraignant les entreprises monopolistiques à ouvrir leur réseau à d'autres entités.

Il semble que le texte adopté fait preuve d'une certaine prudence dans ce domaine⁹. En effet, l'article 10 de la directive prévoit que " les regroupements internationaux se voient reconnaître des droits d'accès et de transit dans les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les instituent, ainsi que des droits de transit dans les autres Etats membres pour les prestations des services de transport internationaux entre les Etats membres où sont établies les entreprises constituant lesdits regroupements.

Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure des autres Etats membres aux fins de l'exploitation de services de transport combiné internationaux de marchandises ".

Pour pouvoir accéder au réseau d'un Etat membre autre que celui auquel elle appartient, une entreprise doit donc faire partie d'un groupement international ou exercer une activité de transport combiné. En outre, en cas de groupement international, les droits d'accès sont limités aux Etats dans lesquels sont établies les entreprises participant au groupement ; dans les autres Etats, ce dernier ne bénéficie que de droits de transit.

La directive dite 91/440 tend donc à introduire la concurrence dans le secteur ferroviaire, mais de manière modérée ; elle prend en compte les spécificités de ce

⁹V. CARPENTIER, mémoire DESS 2000 au CDMT de AIX en Provence :les directives de libéralisation du transport ferroviaire :stratégies et opportunités pour les entreprises ferroviaires historiques.

secteur, et notamment les risques de désorganisation qu'aurait pu susciter une ouverture plus large.

Le principal mérite sur ce point est d'inciter à la coopération internationale.

3. Autonomie, assainissement

Certaines dispositions vont prendre une importance particulière en raison des contextes nationaux.

Les articles 4 et 5 de la directive prévoient que les Etats membres doivent prendre les mesures nécessaires afin que les entreprises ferroviaires soient dotées d'un statut d'indépendance en matière de direction, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne. La directive dispose en particulier que " les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, y compris en ce qui concerne les obligations de service public imposées par l'Etat à l'entreprise et les contrats de service public conclus par l'entreprise avec les autorités compétentes de l'Etat membre".

L'article 6 prévoit la séparation, au moins comptable, des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cette séparation peut également prendre la forme de divisions organiques distinctes au sein d'une même entreprise ; elle peut enfin conduire à la mise en place d'entreprises totalement distinctes.

L'article 7 de la directive dispose que les Etats membres " prennent les mesures nécessaires au développement de l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant, le cas échéant, en compte les besoins globaux de la Communauté ". En revanche, les Etats peuvent charger les entreprises ferroviaires ou tout autre gestionnaire de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et notamment de la responsabilité des investissements, de l'entretien et du financement que comporte cette gestion sur le plan technique, commercial et financier.

Enfin l'article 9 est relatif à l'endettement des entreprises ferroviaires et prévoit notamment que " les Etats membres mettent en place, conjointement avec les

entreprises ferroviaires publiques existantes, des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement de ces entreprises jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et pour réaliser l'harmonisation de la situation financière de celles-ci ". Cette disposition laisse aux Etats une marge de manœuvre non négligeable quant aux modalités d'un éventuel désendettement¹⁰.

La directive du 29 juillet 1991 constitue donc un ensemble important reposant sur quatre piliers : l'indépendance des entreprises ferroviaires à l'égard des Etats, l'assainissement financier, la séparation entre activité de transport et gestion de l'infrastructure, enfin les droits d'accès au réseau.

B. Les autres textes

Deux directives d'application sont adoptées le 19 juin 1995 par le Conseil de l'Union européenne. Elles visent à faciliter la mise en œuvre des dispositions relatives aux droits d'accès contenues dans la directive de 1991:

1-Directive concernant les licences des entreprises ferroviaires

En vertu de la directive sur les licences, une entreprise qui souhaite accéder au réseau d'un Etat membre dans le cadre des dispositions de la directive de 1991, doit bénéficier d'une licence lui reconnaissant la qualité d'entreprise ferroviaire. Les Etats sont appelés à délivrer ces licences en prenant en compte certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi que de couverture par l'entreprise concernée de sa responsabilité civile.

L'article 8 de la directive dispose que les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsque :

" a) l'entreprise ferroviaire qui demande la licence a ou aura une organisation de gestion et possède les connaissances et/ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces en ce qui concerne le type d'opérations spécifiées dans la licence ;

¹⁰ Voir la solution adoptée par la France pour désendetter la SNCF : p28

- b) le personnel responsable de la sécurité, notamment les conducteurs, possède une qualification pleinement adaptée à son domaine d'activité ;
- c) le personnel, le matériel roulant et l'organisation sont de nature à assurer aux services effectués un haut niveau de sécurité ".

Ces dispositions sont en principe satisfaites par les opérateurs nationaux traditionnels de chemins de fer et ont surtout vocation à s'appliquer à des entreprises souhaitant entrer dans ce secteur pour offrir un service précis.

2-Directive sur la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire. (directive sillons)

Elle définit la manière dont seront attribuées les capacités entre les différents opérateurs souhaitant intervenir sur le réseau.

L'article 3 prévoit que chaque Etat membre désigne un organisme de répartition et que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire doit se faire sur une base équitable et non discriminatoire.

La directive dispose également qu'une priorité pourra être accordée aux services fournis dans l'intérêt du public et aux services qui sont effectués sur une infrastructure spécifiquement construite ou aménagée pour ces services (lignes spéciales à grande vitesse ou spécialisées dans le fret).

L'article 6 de la directive prévoit que " les comptes du gestionnaire d'une infrastructure doivent, dans des conditions normales d'activité, présenter au moins un équilibre considéré sur une période de temps raisonnable entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des contributions de l'Etat et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure ".

La directive contient, en outre, des dispositions relatives aux redevances d'infrastructure, qui doivent être fixées de manière non discriminatoire et prendre en compte notamment la nature du service, la période du service, la situation du marché ainsi que la nature et l'usure de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut lui-même être exploitant de services de transport, mais dans ce cas, un recours contre les décisions prises par le gestionnaire doit être possible devant une instance indépendante.

Avec l'adoption par le Conseil de ces deux directives en juin 1995, plus rien ne s'oppose en théorie à l'arrivée de nouvelles entreprises dans le secteur ferroviaire, à condition qu'elles répondent aux conditions prévues.

Il nécessite maintenant avant de voir le cas français, de voir comment ses voisins Britannique et Allemand ont pris en compte la position communautaire en cette matière.

§II. LES APPLICATIONS AU PLAN COMMUNAUTARE

il faut considérer la réforme en grande Bretagne(A) et la réforme Allemande (B).

A-La réforme en Grande Bretagne

1. Contexte concurrentiel et réglementaire

En 1982, *British Railways*, entreprise nationale, subventionnée par l'Etat pour ses obligations de service public, a été réorganisée et découpée en 7 entités, quatre correspondant aux secteurs d'activité pour voyageurs (réseau intercity, réseau sud-est, réseau régional et réseau européen) et trois correspondant aux secteurs d'activité pour marchandises. Celles-ci étaient détenues à 100% par *British Railways*. Préparée par un Livre Blanc, la loi sur les Chemins de Fer (*Railway Act*) est approuvée par le Parlement en novembre 1993 et est effective depuis le 1er avril 1994. Le processus de privatisation s'effectuant en deux temps : le démantèlement de *British Railways* (BR) en plus de 60 sociétés, effectif immédiatement, en fonction du type d'activité et/ou d'un partage régional dont BR¹¹ restait la holding et la privatisation de toutes ces compagnies, par vente ou par franchise (cas des compagnies de transport de passagers).

¹¹ British Railways

Ainsi avait-on désormais :

- *Railtrack*, société anonyme détenant le réseau (voies immobilier, signalisation), responsable de l'attribution des capacités et du contrôle opérationnel de la circulation depuis le 1er avril 1994 ;

désormais, l'accès aux infrastructures de transport est ouvert aux tiers, pour les marchandises et les sociétés exploitantes devaient verser à Railtrack¹² des redevances d'utilisation du réseau en tenant compte de la couverture des coûts totaux et de la situation du marché. *Railtrack* a été conçue comme la pièce maîtresse du dispositif, sa privatisation a été lancée en novembre 1994 par le ministre, à hauteur de 51% dans un premier temps.

Huit ans après avoir lancé a privatisation de Railtrack, il est maintenant question d'un retour en arrière. La gestion de l'infrastructure doit désormais revenir à l'Etat. Il s'agit à n'en pas douter du triomphe des considérations de sécurité sur la logique purement concurrentielle ;

- 3 ROSCOS (*Rolling Stock Companies*), compagnies détenant le matériel roulant. Les trois compagnies ont été mises en vente en mars 1995. L'ensemble représentait 12 000 unités (locomotives et wagons passagers) pour une valeur comptable de 3 milliards de livres sterling;

- 25 compagnies régionales exploitantes de services passagers : pour le transport des passagers, depuis le 1er avril 1994, des franchises ont été attribuées, par appel d'offres, aux opérateurs privés, les services ayant été géographiquement répartis entre ces différentes compagnies.

L'Etat devait continuer à subventionner les chemins de fer par le biais de ces franchises, puisque l'un des principaux critères d'attribution des franchises était le niveau de subvention demandé par les candidats ;

- 3 compagnies d'exploitation du fret intervenant sur le territoire national ; celles-ci devant être éclatées en 5 entreprises, dont 4 à privatisées en 1997 ;

- un nombre important de petites sociétés de maintenance et de services divers ;

- EPS, qui exploite Eurostar, conjointement avec la SNCF et la compagnie belge des chemins de fer, a fait l'objet d'un traitement particulier : la compagnie n'a pas été

¹² C'est l'équivalent de RFF en France

soumise au régime des franchises mais vendue entièrement, avec son matériel propre.

2. les objectifs de privatisation

L'OPRAF¹³, instance de régulation du secteur, a sélectionné les candidats au rachat, à la suite d'appels d'offres.

L'appel d'offres s'effectuait sur la base d'un cahier des charges : la compagnie devait alors assurer la gestion d'une zone géographique, pour une période comprise entre 7 et 15 ans, et assurer les obligations de ce cahier des charges, en demandant la subvention la plus faible. Ces obligations étaient liées aux services offerts : un franchisé ne peut fermer des lignes ou les transférer sur la route. Il doit au minimum respecter le service tel qu'il était assuré auparavant par *British Rail*. Les sociétés d'exploitation sont soumises à un encadrement tarifaire, de manière à protéger les clients captifs, mais elles ont la possibilité d'accorder des tarifs préférentiels à certaines catégories de la population. D'autre part, les compagnies sont tenues de respecter un programme d'investissements établi lors de la signature du contrat. Ainsi, le système reste très encadré, afin de préserver le secteur des chemins de fer et d'éviter que ces nouvelles évolutions ne se traduisent par une dégradation du service.

- Les compagnies de fret

La compagnie ferroviaire américaine *Wisconsin Central Transportation Corporation* (WCTC), déjà propriétaire de *Rail Express System* (RES) a racheté en avril 1996 les compagnies de fret britanniques *Transrail*, *Landhaul* et *Mainline Freight* (regroupées sous le nom de *Trainload*). Les intentions de la nouvelle compagnie nommée London Central and Scottish Railways ont été annoncées le 24 février 1996 :

- commander 200 nouvelles locomotives lourdes, pour en disposer d'ici 5 ans pour le trafic de marchandises ;
- mettre au rebut la plupart des actuelles unités de la classe 47 et plusieurs de la classe 37 ;
- retirer du service toutes les machines des classes 20 et 33 restantes, appartenant à la compagnie Trainload ;

¹³ Office of Passenger Rail Franchising

- fusionner les trois compagnies de fret avec RES (qui assure la traction des trains postaux et du train royal) ;
- réduire massivement les effectifs de personnel, dans un but économique ;
- remettre en service des locotracteurs de la classe 08, si une augmentation du trafic le justifie.

- Le cas *Railtrack*

Le 1er mai 1996, le gouvernement a mis en vente les actions de la *Railtrack*, pour près de 15 milliards de francs, auprès des particuliers et des investisseurs institutionnels. La vente des voies de chemins de fer et des principales gares, réunies au sein de la *Railtrack*, a duré jusqu'au 17 mai 1996. L'action avait un prix de vente compris entre 3,5 livres sterling et 3,9 livres sterling, valorisant l'entreprise entre 13,5 et 15 milliards de francs.

3. Les régulateurs

Le *Railway Act* de 1993 prévoit parallèlement la création de deux autorités indépendantes de régulation :

- l'OFRAIL¹⁴ est le régulateur économique du système. Nommé pour cinq ans, il doit mettre en oeuvre la politique définie dans la loi de 1993. Il est chargé d'accorder les licences pour l'exploitation d'un réseau de transport de voyageurs et organise les relations entre les opérateurs et les usagers, en cas de fermeture de ligne et pour tout ce qui concerne les prix ou la qualité du service.

A cette fin, il fixe lui-même les règles de concurrence en matière ferroviaire et en surveille l'application. Son rôle principal est de fixer le coût d'accès au réseau de *Railtrack*, à qui il doit assurer une rentabilité normale et viable, permettre sa privatisation et tenir compte de ses besoins d'investissement. Il doit aussi s'assurer que ce coût ne sera pas prohibitif pour les candidats aux franchises de transport de passagers.

- l'OPRAF est le régulateur qui définit le cahier des charges (niveaux de service et performances minimum) pour les services de transport des passagers et en contrôle le bon respect après l'octroi des franchises. Son rôle étant sensible avant la privatisation, car il devait à la fois garantir la continuité du service public (horaires, unicité de la billetterie...) en laissant toutefois une certaine marge de manœuvre aux

¹⁴ Office of Rail Regulator

candidats à l'exploitation pour ne pas les décourager. Il est également chargé de négocier et de verser aux exploitants les subventions de fonctionnement des “ services socialement nécessaires ”.

4. La sécurité et la qualité de service

HM Railways Inspectorate, appartenant au bureau de la santé et de la sécurité, continue à effectuer les contrôles de sécurité : l'organisme édicte les règles de conception, de construction et d'exploitation du matériel, des infrastructures et des équipements et tous les exploitants sont tenus de produire un certificat de sécurité contrôlé par *Railtrack*. L'inspection vérifie également l'application des règles et des procédures de sécurité au travail et mène les enquêtes nécessaires en cas d'accident.

Par ailleurs, les exploitants sont tenus de publier des chartes des passagers : ceux-ci sont amenés à se prononcer au sein de comités d'usagers sur le niveau de prestation de services. Il existe des comités régionaux et un comité central, le *Central Rail Users Consultative Committee*. Plusieurs mécanismes incitatifs ont été mis en place afin de préserver la qualité de service des opérateurs. Les performances des compagnies sont attentivement suivies, notamment en ce qui concerne la ponctualité. Des subventions supplémentaires peuvent être accordées par le régulateur si le service rendu est amélioré et inversement, des pénalités sont infligées en cas de détérioration de la qualité de service. D'autre part, en cas d'incident, le régulateur détermine d'où provient la cause (du transporteur ou du gestionnaire de l'infrastructure). Le responsable doit alors verser une pénalité à son partenaire pour le dédommager. Ce mécanisme permet de favoriser la coordination et la concertation des acteurs.

Jusqu'à ces trois dernières années l'intervention de l'Etat dans le secteur des chemins de fer était appelée à se réduire, une fois l'ensemble des compagnies issues de *British Rail* privatisées, celles-ci devaient selon les prévisions devenir profitables. Afin de maintenir certains services déficitaires d'intérêt public, l'Etat verse temporairement des subventions aux transporteurs : celles-ci devaient progressivement se réduire durant la période des franchises, car les entreprises devaient être à même d'améliorer leur perspective de profit,

tout en maintenant un niveau de service satisfaisant. Cette réforme doit permettre à l'Etat de réaliser à terme de substantielles économies. Toutefois, il n'entend pas renoncer entièrement à la conduite d'une politique des transports. La situation de concurrence restreinte instaurée par le régulateur devrait prendre fin vers 1999. A cette date, des possibilités d'accès au réseau (encore limitées) devaient être introduites et élargies dès 2002. Par ailleurs, les autorités britanniques s'interrogent sur la viabilité d'un secteur ferroviaire éclaté en une multitude de sociétés opératrices. Il est probable qu'un processus de (re) concentration et de réduction du nombre d'acteurs sur le marché s'effectue au cours des prochaines années.

La situation dramatique actuelle en Grande Bretagne conduit à penser que l'Etat va revoir les choses au détriment du tout libéral.

Qu'en est-il en Allemagne ?

B. La réforme allemande

La réforme des chemins de fer allemands, caractérisée par la privatisation progressive de l'opérateur public, a créé un précédent dans l'histoire de l'économie allemande : jamais une administration aussi importante n'avait été modifiée en une entreprise privée. La motivation pour la réforme de la *Bahn*, affichant structurellement des résultats négatifs, repose sur la gravité de la situation financière (pour la période 1994-2002, les besoins de financement prévisionnels s'élevaient à 1935 MdF et la dette cumulée prévisionnelle à 1143 MdF) et la nécessité de créer une structure rentable à terme.

1. Contexte concurrentiel et réglementaire

Selon la loi du 27.12.1993, *Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens*, au 1er janvier 1994, la D.B. (Chemins de fer de l'Ouest) et la D.R. (Chemins de fer de l'Est), alors deux établissements fédéraux distincts, sans personnalité juridique, ont été réunis dans une société anonyme dont le capital appartient à 100% au gouvernement fédéral (*Deutsche Bahn A.G.*) chargée de l'exploitation du réseau. La loi s'adapte aux directives communautaires, notamment la directive 91/440 CEE du

29.07.1991 sur le développement des structures des chemins de fer dans la communauté.

Le gouvernement fédéral a déchargé la *Deutsche Bahn* des 220 000 fonctionnaires des chemins de fer en créant une structure ad hoc chargée de les payer et d'honorer l'ensemble de leurs droits spécifiques (notamment les retraites) et de les mettre à disposition de la nouvelle société ferroviaire de droit privé au prix du marché. L'Etat fédéral a repris à sa charge l'intégralité de la dette des opérateurs (70 milliards pour la *Bundesbahn* et 15.6 milliards de DM pour la *Reichsbahn* en 1993). Il garde la maîtrise des investissements d'infrastructures, auxquels les *Länder* pourront aussi concourir. La DBAG peut demander à l'Etat de prendre en charge les investissements qu'elle estime nécessaires, à condition de rembourser chaque année à l'Etat le montant des amortissements. Le *Bundeseisenbahn*¹⁵, organisme fédéral, est chargé de l'administration du personnel, la gérance des dettes et de l'immobilier. Dès lors, l'infrastructure, propriété de l'Etat fédéral à travers BEV est gérée par DB et BEV. Le minimum de la structure interne de la DBAG est réglé par la loi : celle-ci est obligée de créer au moins 4 domaines qui sont à séparer du point de vue organisation et comptabilité :

- transport régional de personnes ("*Personenabverkehr*");
- transport de personnes sur de longues distances ("*Personenfernverkehr*");
- transport de biens ("*Güterverkehr*");
- réseau ferroviaire ("*Fahrweg*"). Cette loi s'occupe également de la régionalisation : depuis le 1er janvier 1996, la responsabilité des transports locaux est attribuée aux *Länder* et la compagnie publique peut être mise en concurrence. Des règlements détaillés précisent les paiements du gouvernement Fédéral aux gouvernements des *Länder*, en compensation de la reprise de la responsabilité (y compris le financement de cette partie des chemins de fer) : le besoin de financement des *Länder* pour le transport régional dont ils assument l'entière responsabilité, est dispensé par la cession d'une partie de l'impôt sur les carburants ("*Mineral[öuml;]steueraufkommen*"). Pour répondre à cette nouvelle donne, le groupe DBAG veut développer des partenariats nationaux et internationaux. Il prévoyait d'investir 26 milliards de DM dans le matériel roulant et les gares avant l'an

¹⁵ BEV

2000, tandis que l'Etat allemand devrait investir 51 milliards de DM dans les infrastructures. Quelques résultats de cette réforme peuvent être constatés :

- la DBAG poursuit son redressement financier: l'exercice de 1995 s'étant ponctué par un bénéfice de 553 millions de DM et celui de 1996 devait être similaire ;
- le trafic passager avait augmenté de 10% depuis 1994 et montrait les effets de la politique commerciale de la compagnie ;
- l'activité de fret, pénalisée par la situation économique, continuait de régresser et cédait 5.1% de trafic au cours des 6 premiers mois de 1996 ;
- le trafic combiné gagne 6.3% durant les 6 derniers mois de 1996, malgré la concurrence du transport routier; - la productivité par salarié avait augmenté de 50% durant les trois dernières années ; les effectifs ont été diminués de 372 000 en 1994 à 290 000 en 1996.

2. Nature des instances de régulation

En 1996, un Office fédéral des Chemins de fer, ou "Eisenbahn-Bundesamt, (EBA), a été créé pour remplir le rôle du Gouvernement Fédéral dans le secteur. Celui-ci n'est pas une autorité indépendante, mais simplement qualifiée d'autonome par la loi. Il est dirigé par un président, qui dépend du Ministère Fédéral des Transports. Il s'agit à la fois d'un organisme de contrôle et d'homologation pour les chemins de fer fédéraux et pour les sociétés de chemins de fer dont le siège est à l'étranger, concernant leurs activités en Allemagne. Ses compétences sont les suivantes:

- planification des travaux d'infrastructures de voies ferrées fédérales;
- contrôle sur la légalité des appels d'offre ;
- surveillance technique des structures et constructions : cette fonction peut être déléguée par le *Bundesamt* à d'autres institutions (par exemple les "*Technische Überwachungsvereine*", pour le contrôle des installations et du matériel roulant des chemins de fer);
- octroi et révocation de licences pour organiser l'activité des chemins de fer : ce rôle est fondamental du fait de la possibilité d'accès de tiers au réseau ferroviaire depuis le 1er juillet 1994;
- exercice des droits souverains sur la base d'autres lois ou décrets concernant le secteur;
- application de conventions de financement pour les investissements ;

- poursuite pénale des délits dans le domaine des chemins de fer ;
- décision arbitrale en cas de litiges concernant l'octroi de l'accès de tiers au réseau ferroviaire.

Ainsi, les entreprises agréées peuvent entrer en concurrence avec la DBAG. Deux critères fondent le *Trassenpreissystem* (système de tarification) instauré :

- les caractéristiques de la ligne utilisée, ses qualités techniques et la vitesse maximale autorisée ;
- l'importance économique de la ligne, en fonction de sa fréquentation potentielle.

Il existe un barème de 10 catégories de prix, le prix définitif étant accordé par la DBAG elle-même à l'acheteur suivant la fréquence d'utilisation, le plan horaire et la durée du contrat. Elle doit constituer un prix de marché permettant à la DBAG de couvrir ses coûts globaux. Pour les compagnies locales, le rôle de régulation est exercé par les *Länder*, pour autant qu'ils ne demandent pas à l'Office Fédéral de l'assurer à leur place.

3. Perspectives

La création des 4 divisions de la *Deutsche Bahn A.G.* n'est en réalité que le premier pas vers une étape ultérieure. Selon la même loi *Deutsche Bahn Gründungsgesetz*, la *Deutsche Bahn A.G.* a l'obligation de créer des sociétés anonymes séparées pour chacune des divisions et de transférer l'intégralité de l'activité de la division à cette nouvelle entité de droit privé. Le délai fixé par la loi est de 3 ans au plus tôt et 5 ans au plus tard après l'immatriculation de la DBAG au registre du Commerce, c'est-à-dire depuis le 5 janvier 1994.

En réalité, la nouvelle structure de 4 sociétés anonymes devant être réalisée en 1997. La DBAG ayant donc simplement un rôle de société holding avec une structure scindée en 5 sociétés anonymes lors de la phase de *Ausgliederung* (scission):

- *Deutsche Bahn AG* (holding), qui doit disparaître à terme ;
- *AG Personennahverkehr*;
- *AG Personenfernverkehr* ;
- *AG Güterverkehr*;
- *AG Fahrweg*, qui aura une particularité : la rétrocession d'actions de cette société devant être limitée à 49.9% et soumise à un accord politique (une loi fédérale après

accord du *Bundesrat* étant nécessaire). Ainsi, cette société qui gère le réseau ferroviaire gardera l'Etat comme actionnaire majoritaire.

L'accès à l'infrastructure étant ouvert aux sociétés de transport combiné et aux groupements internationaux établis dans l'espace économique européen, sous réserve de réciprocité.

SECTION II. LES FACTEURS INTERNES A LA FRANCE

Il nécessite de considérer la notion de service public ferroviaire (§I) avant d'envisager la nécessité de la réforme ferroviaire de 1997 (§II).

§I. LA QUESTION DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Si la notion de service public ferroviaire peut être envisagée de manière générale (A), il faut la rapprocher du rôle de la SNCF (B).

A-La notion de service public ferroviaire

1-Qu'est-ce que le service public ferroviaire ?

il s'agit, d'une activité de transport par voie de chemin de fer, exercée dans l'intérêt général, et qui peut être assurée par un organisme public ou privé¹⁶.

L'attribution de la qualité de service public à une activité relève du pouvoir de l'autorité publique, de même que la détermination des obligations s'y attachant.

Si de manière générale il y a des similitudes dans la façon d'appréhender des secteurs d'activité identiques, il n'en demeure pas moins vrai que chaque Etat de l'Union Européenne a une conception particulière de la notion de service public ferroviaire.

¹⁶ Magali ARSAC, « L'appréhension du service public ferroviaire par le droit communautaire », Mémoire, édit. LGDJ

2-la notion de service public en France :

On peut situer l'émergence de la notion de service public dans le droit public Français à la fin du dix-neuvième siècle.

En effet, même si des domaines d'action étaient régis par l'Etat depuis des siècles, comme par exemple l'acheminement du courrier ou les missions régaliennes traditionnelles, c'est durant ce siècle que le conseil d'Etat et le tribunal des conflits formalisèrent à travers la jurisprudence une définition du service public.

Ainsi, des attributs tels que :l'égalité de traitement, continuité du service, adaptation aux mutations technologiques, neutralité et transparence apparaissent dès le XIXème siècle.

« Le droit administratif français s'est construit autour d'une notion fédératrice du service public apparue comme seule susceptible de justifier et d'unifier les règles spécifiques applicables à l'administration garante de l'intérêt général »¹⁷. Le service public est donc devenu une notion juridique qu'un auteur analyse également comme un élément de l'identité nationale en parlant du «Service public à la française»¹⁸.

Au plan communautaire la notion de service public implique en général la même idée de l'intérêt général, « à l'exclusion notable de la Grande Bretagne, marquée par les thèses ultra-libérales... »¹⁹

B-SNCF et Service public

1-les principes posés par la LOTI

La LOTI²⁰ du 31 décembre 1982 fixe les exigences de service public que doit notamment atteindre la SNCF dans la mesure où le service public des transports recouvre les missions d'intérêt général, notamment la réalisation et la gestion d'infrastructures.

Selon l'article 1^{er} de la LOTI « Le système de transports doit satisfaire les usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité ».

¹⁷ N. Belloubet-Frier, « Service public et droit communautaire », AJDA, 20 avril 1994, P.270-285.

¹⁸ J-M. Pontier, « Sur la conception française du service public », Dalloz, 1996, chronique p.9-14

¹⁹ J-P Jouyet, C. Momège, « les services publics et l'Europe : une chance ou une menace ? » Le Monde, 1^{er} juin 1995 P. 16

²⁰ LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs.

Il faut dire que la SNCF a rempli, à son niveau, le rôle à elle assigné par la LOTI et même au delà. La couverture du territoire est sans aucun doute l'une des plus importante au monde à tel point qu'un certain nombre de difficultés et une bonne partie de la dette de cette entreprise est due à la volonté de faire circuler le train partout et même dans des endroit où pratiquement personne n'y va (plus). Nous caricaturons à peine sur ce point.

Si le transport ferroviaire, qui a été pendant longtemps « le mode de transport dominant, accessible de partout, garant de l'égalité, mettant en œuvre le droit au transport et élément clef du pacte républicain »²¹, n'est plus le mode de transport prédominant, les exigences de service public semblent avoir été maintenues.

Les considérations qui ont prédominées sont parfois simplement politiques, voire électorales.

2-les missions de services publics de la SNCF

De ce fait, en remplissant son rôle « d'entreprise de service public » la SNCF y a laissé des « plumes ».

Assurer la mission de services public n'est donc pas sans conséquence pour la survie d'une entreprise. La donne économique a changé, le rail est en déclin, d'autres modes l'ont devancé. La concurrence est aux portes, la SNCF doit y faire face, elle est d'autant plus rude qu'elle est avant tout extra-modale. La route s'est avérée être économiquement plus intéressante pour les opérateurs.

§ II. UNE REFORME PLUS QUE NECESSAIRE

la réforme de 1997 est intervenue dans une situation inquiétante (A) qui se matérialisait par un fort endettement de la SNCF (B).

A-Une situation inquiétante pour le rail français

²¹ Documentation française

1. Un contexte défavorable aux changements²²

« Les entreprises ferroviaires des différents membres de l'Union européenne réclamaient le maintien du monopole de ces entreprises jusqu'à la prise en compte des coûts réels des différents modes de transport. Les modes concurrents de transport, surtout le mode routier, ne paient pas le prix réel des infrastructures qu'ils utilisent et les entreprises ferroviaires estiment alors que la concurrence est faussée dès le départ²³ »

Le climat social en France était déplorable. Les cheminots redoutant la libre concurrence qui est synonyme de recherche de plus de compétitivité et leur fait craindre la perte de leurs acquis sociaux .

De plus, le nombre de cheminots a beaucoup baissé depuis 1937 et en France la baisse est de 500 000 (en 1937) à 360 000 (en 1965) à 180 000 (1996). En Europe, cette baisse est de un million et demi à un million de cheminots.

Il semble que le rôle que des syndicats en la matière n'ait pas été dans le sens d'un débat apaisé. Le fait d'agiter la menace de la privatisation ne permettant pas un débat efficace.

2. Le débat national²⁴

Le 26 février 1996 débute en France le débat national sur « l'avenir du transport ferroviaire dans l'hexagone » présidé par Claude Martinaud²⁵. Le rapport présenté par le groupe de travail dresse le bilan de l'activité ferroviaire en France.

Ce rapport devient un élément majeur de la réforme et s'articule autour de quatre points :

-la compréhension des enjeux liés au transport ferroviaire

²² V. CARPENTIER, mémoire DESS 2000 au CDMT de AIX en Provence : « les directives de libéralisation du transport ferroviaire :stratégies et opportunités pour les entreprises ferroviaires historiques ».

²³ Bulletin des transports et de la logistique, BTL, 1994 page 445

²⁴ cf note n° 15

²⁵ Actuel Président de Réseau Ferré de France, RFF.

- l'identification des perspectives d'avenir pour le transport ferroviaire
- l'identification des rôles respectifs de l'Etat et de la Sncf
- mettre au point les voies de modernisation du transport ferroviaire français

Reprenant les conclusions de ce rapport la transposition s'effectue en deux étapes.

Un premier décret est publié le 10 mai 1995²⁶ et annonce une transposition minimum de la directive. La France prend position pour retracer dans un compte distinct de celui des infrastructures, les passifs et les actifs de l'activité de transport. Aussi, la gestion de l'infrastructure fait l'objet d'un compte séparé dans lequel le passif est constitué des dépenses d'entretien, d'exploitation et d'amortissement, les frais financiers, et autres charges. L'actif est constitué des redevances d'utilisation des infrastructures par les trains de la SNCF, par les trains empruntant ou transitant sur le réseau ferré national au titre du transport combiné ou regroupement international, des concours versés par la collectivité publique, et de tout autres produits.

Cette séparation « *au moins comptable* » des comptes des deux activités respecte les dispositions de l'article 6.1 de la directive.

L'adoption de la loi du 13 février 1997²⁷ et son décret d'application du 5 mai 1997²⁸ achève la transposition de la directive « mère » en droit français.

Deux textes législatifs sont ainsi en vigueur : une loi portant création de l'EPIC Réseau Ferré de France et un décret d'application relatif au statut et missions de ce nouvel EPIC.

Ces textes mettent fin au système instauré par la loi du 11 juin 1842 régissant les compagnies concessionnaires auxquelles la SNCF a succédé²⁹ sans heurts en 1937³⁰.

²⁶Décret n° 95/666

²⁷ Loi n° 97-146 publié au Journal Officiel du 15/02/1997 page 2592

²⁸ Décret 97/444 du 5 mai 1997 publié au Journal Officiel du 7 mai 1997

²⁹ voir ci-dessus l'exposé de Valérie CARPENTIER

³⁰ Le transport par Chemin de fer apparaît en 1830. Les premiers principes sont au nombre de quatre. la fixation administrative des tracés ; l'exercice par l'Etat de la police de l'exploitation ; une obligation de service public; l'exercice non libre de la profession d'exploitation ferroviaire. En 1842, l'entreprise est régie par le régime de la concession. Un cahier des charges est établi entre la Compagnie et l'Etat. En 1937, la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) est créée pour une durée de quarante cinq ans. Il s'agit de régler les rapports financiers

Au travers de ces textes, le but poursuivi est de ramener la SNCF à l'équilibre financier (principe de gestion communautaire) en lui ôtant les charges financières liées aux infrastructures (estimées à 134,2 milliards de francs), principale cause de son déficit.

B-L'endettement de la SNCF

la situation financière de la SNCF est désastreuse en 1996, l'objectif premier et essentiel de la réforme est de désendetter la SNCF pour équilibrer ses comptes en transférant les charges d'investissements à RFF³¹. Ce mécanisme est nécessaire pour se conformer aux dispositions communautaires sur l'assainissement de la situation financière des entreprises ferroviaires historiques.

Historiquement, l'Etat reprenait à sa charge une partie de la dette. En 1991, cette « partie » prise en charge par l'Etat se chiffrait à un total de 38 milliards de francs.

Mais la signature en 1992 du traité de Maastricht impose à chaque Etat membre qui souhaite participer à la monnaie unique de ne pas être endetté d'un montant supérieur à 60% du produit intérieur brut. La reprise de la dette par l'Etat devient impossible.

L'idée du législateur, pour rester dans les critères de Maastricht, est de créer Réseau Ferré de France afin de transférer une partie de la dette de la SNCF vers ce nouvel établissement. Le montant de ce transfert est 134,2 milliards de francs. Le législateur est parti de l'idée que dans le mode ferroviaire, il y a deux activités, celle du transport et celle de la gestion de l'infrastructure.

entre l'Etat et l'entreprise ferroviaire (équilibre, compensation versée par l'Etat et indemnités versées par l'Etat). Le nouveau régime juridique de la Sncf est une Société d'Economie Mixte, de droit privé dans lequel l'Etat est majoritaire. Cette société fonctionne en régie. En 1971, un important avenant est ajouté à la Convention de 1937. Il faut lutter contre le déficit chronique de l'entreprise et tenter de rééquilibrer les finances avec une autonomie de gestion et égaliser les conditions de concurrence. Il y a un infléchissement de certains principes tels que la continuité du service public afin que l'entreprise devienne plus compétitive. Enfin, la Sncf crée une filiale, le Sernam dotée d'une large autonomie financière et d'une grande liberté commerciale pour tous colis inférieurs à cinq tonnes. Le contrat de 1979 prévoit de développer l'activité, d'assainir et d'améliorer la situation financière. Les années 1982 /1983 voient l'expiration du délai de quarante cinq ans, et se pose alors la question du statut juridique de la Sncf. La loi de 1982, LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) définit la Sncf comme un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) (article 18 de la loi). Cet établissement a pour mission « *d'exploiter selon les principes de service public, les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national* ». L'article 25 précise que « *la Sncf est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce. Elle tient sa comptabilité conformément aux plan comptable général* ». La Sncf est alors une personne morale de droit privé, dotée de l'autonomie juridique et patrimoniale.

³¹ V. CARPENTIER, mémoire DESS 2000 au CDMT de AIX en Provence :les directives de libéralisation du transport ferroviaire :stratégies et opportunités pour les entreprises ferroviaires historiques.

CHAPITRE II.

LA LOI DE REFORME DE 1997 ET LES DIFFICULTES LIEES A SON APPLICATION

Le loi de réforme crée deux entreprises en leur assignant deux missions distinctes (Section I), quel bilan et quelles perspectives peut-on tirer de cette réforme (Section II). ?

SECTION I- DEUX ENTREPRISES, DEUX MISSIONS

La loi du 13 février 1997 crée un nouvel établissement, le Réseau Ferré de France (RFF) qui est la clé de voûte de la nouvelle organisation (§I). Mais au lieu de distinguer l'activité de transport et de gestion de l'infrastructure ferroviaire, c'est la gestion elle-même qui est divisée. Ainsi, RFF est propriétaire des rails et délègue la gestion des rails à la SNCF. Alors, la SNCF et RFF ont des rôles et missions complémentaires (§II).

§I. CREATION DE RFF

l'étude du statut et de l'organisation de RFF (A), précèdera celle de ses missions (B).

A-Statut et organisation

1-statut et organisation de RFF

RFF est une entreprise publique industrielle et commerciale et donc dotée de la personnalité juridique.

Au sein du conseil d'administration de RFF six ministères sont représentés :le Ministère chargé des transports ;le Ministère chargé de l'économie ;le Ministère chargé du budget ;le Ministère chargé de l'aménagement du territoire ;le Ministère chargé des collectivités territoriales et le Ministère chargé du Plan. On retrouve également des personnalités choisies en raison de leurs compétences, un

commissaire du gouvernement et un commissaire du gouvernement adjoint pour ne citer que ceux-là.

Le conseil exécutif comprend quant à lui un président, un directeur général, un directeur du patrimoine, un directeur de la communication, un directeur des opérations d'investissement, un directeur du développement, un directeur des ressources internes, un directeur du réseau ferré, un directeur financier, un directeur des relations institutionnelles et territoriales et un directeur du cabinet.

Par ailleurs, pour assurer son fonctionnement, RFF s'est entouré d'experts aux expériences variées. Ces équipes sont constituées d'agents de la SNCF, mis à la disposition de RFF et que la SNCF facture à RFF, de fonctionnaires détachés et de salariés du secteur privé. Ces équipes sont restreintes afin de maximiser les missions et le nombre d'agents augmente en fonction du nombre des missions. Par exemple, les effectifs sont passés de 55 en 1997 à 111 personnes en 1998 seulement.

Les nouvelles missions accordées RFF ne viennent pas en contradictions avec celles de la SNCF. Les deux entreprises ont alors des rôles et des responsabilités spécifiques.

2. l'héritage et les enjeux

la situation financière de la SNCF est désastreuse en 1996, l'objectif premier et essentiel de la réforme est de désendetter la SNCF pour équilibrer ses comptes en transférant les charges d'investissements à RFF³². Ce mécanisme est nécessaire pour se conformer aux dispositions communautaires sur l'assainissement de la situation financière des entreprises ferroviaires historiques.

Le législateur a estimé que toutes les dettes afférentes à l'infrastructure (équipements fixes et nécessaires à la circulation des trains) seraient transférées à RFF, tandis que le reste des biens resterait dans les mains de la SNCF. Ainsi, RFF devient débiteur de 134,2 milliards de francs et la SNCF demeurerait débitrice de 70 milliards de francs.

L'article 9.1 de la directive prévoit que :

³² V. CARPENTIER, mémoire DESS 2000 au CDMT de Aix en Provence : les directives de libéralisation du transport ferroviaire : stratégies et opportunités pour les entreprises ferroviaires historiques.

« les Etats membres et les entreprises ferroviaires mettent en place des mécanismes qui permettent de réduire la dette »

Ce service existe entre la SNCF et l'Etat depuis 1990. Ce service a été créé par le cahier des charges (1990-1994) et est dénommé « service annexe d'amortissement à la dette ». Ce service a été reconduit par le cahier des charges l'année suivante en 1996. En 1998, un premier montant de 28,3 milliards de francs a été affecté.

Si la Commission européenne avait accepté l'opération financière, elle avait posé des conditions. Le transfert de la dette serait considéré comme une opération publique, susceptible de faire sortir la France du système de la monnaie unique, si les recettes commerciales de RFF représentaient moins de la moitié de ses rentrées. Or les subventions étatiques représentent à elles seules 57% des rentrées. Plusieurs solutions ont alors été mises en place : le montant des péages versés par la SNCF au titre de l'utilisation des sillons serait augmenté de 1,8 milliard de francs et un allongement de la durée de l'amortissement des installations serait accordé.

Un paradoxe apparaissait alors : en augmentant les tarifs des péages, la SNCF subit une perte supplémentaire de 1,8 milliard de francs au bénéfice de RFF. Ce mécanisme aggrave alors le déficit d'exploitation de la nouvelle SNCF alors que la création de RFF avait pour but de parvenir à un équilibre financier de la SNCF.

Le législateur dans l'article 7 de la loi du 13 février 1997 prévoit le transfert de la dette de la SNCF à RFF pour un montant de 134,2 milliards de francs.

En contre partie de ce transfert de la dette, RFF devient propriétaire des infrastructures ferroviaires à la place de l'Etat. Depuis le 1 janvier 1997, les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport sont apportés en pleine propriété à RFF, soit d'après l'article 5 de la loi :

- les voies et les appareillages fixes associés
- les ouvrages d'art et les passages à niveau
- les quais à voyageurs et à marchandises
- les triages et les chantiers de transport combiné
- les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunication liées aux infrastructures

- les bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures

Tous ces biens ont le caractère de domaine public conformément à l'article 11 de la loi.

B. Les missions de RFF

1- Aménagement, développement et entretien de l'infrastructure

RFF développe, aménage et entretient les infrastructures ferroviaires du réseau ferré national conformément au décret du 5 mai 1997.

Dans les faits, le transfert vers RFF de la mission de gestion de l'infrastructure n'a pas été effectué. La raison principale a été la difficulté de séparer à l'intérieur de la SNCF cette fonction de gestion de l'infrastructure. En effet, dans de nombreuses régions, cette fonction de gestion de l'infrastructure était assurée par le personnel qui effectuait en même temps d'autres activités. Le coût de cette séparation a été annoncé comme prohibitif.

Il a alors été décidé que RFF sous-traiterait cette mission à la nouvelle SNCF. Ce scénario permettait par ailleurs de n'avoir aucune incidence sur la gestion du personnel.

Mais l'inconvénient réside dans la difficulté que RFF a à valider les coûts qui lui sont présentés par la SNCF puisque RFF n'est pas maître de ses coûts. La SNCF est à l'origine des coûts de développement des infrastructures dont l'usage lui sera ensuite tarifé par RFF sur la base de coûts qui seront ceux de la SNCF !

Or, les sommes en jeu sont importantes puisque RFF a versé près de 17 milliards de francs à la SNCF pour cette mise à disposition en 1997. La SNCF a versé presque 10 milliards de francs en 1999 au titre des péages ferroviaires.

2- Les droits d'accès

RFF organise le droit d'accès et de transit sur le réseau ferré national dont la consistance et les caractéristiques principales sont fixées par l'Etat.

RFF ouvre les rails aux entreprises ferroviaires existantes, c'est à dire dans un premier temps à la SNCF. Mais conformément à la directive 91-440, l'établissement doit également ouvrir le réseau ferroviaire à tout autre entreprise ferroviaire de l'Union européenne, aux regroupements internationaux et aux entreprises assurant le transport combiné en transit en contre partie de versements de redevances par les utilisateurs.

A l'heure actuelle, aucune entreprise autre que la SNCF, ne circule sur le réseau ferré français au titre d'une entreprise ferroviaire.

3- Maître d'ouvrage

D'après l'article 6 du décret n°97 – 444 du 5 mai 1997 :

« RFF exerce lui même sa maîtrise d'ouvrage »

Mais RFF peut aussi confier cette maîtrise d'ouvrage à la SNCF.

La création de RFF clarifie les responsabilités entre l'Etat et la SNCF concernant les infrastructures ferroviaires. Désormais, l'infrastructure relève de la responsabilité de l'Etat, par l'intermédiaire de RFF, qui devra en assurer l'équilibre en fixant le niveau des redevances applicables.

RFF assume pour le compte de l'Etat la propriété et la responsabilité financière des infrastructures, ainsi que l'aménagement, le développement et la mise en valeur du réseau.

RFF propose à l'Etat les adaptations qu'il juge nécessaire d'apporter pour le réseau ferroviaire en fixant un programme de réalisation et un budget. La SNCF, mandataire de RFF pour la plupart des projets, réalise ces adaptations.

L'objectif de RFF est exposé dans l'article 1 point 1 de la loi du 13 février 1997 comme étant :

« (...) la promotion du transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national. L'Etat reste compétent pour fixer la consistance et les caractères principaux du réseau »

Le nouvel établissement public investit dans le développement et le financement des ses infrastructures sous la présence financière de l'Etat qui a en charge les investissements nécessaires de l'infrastructure ferroviaire.

Ce premier volet de la réforme permet de clarifier les responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF et de RFF³³.

Afin de pouvoir afficher rapidement un compte financier équilibré, RFF veut miser sur le fret (a). Pour ce faire, RFF doit disposer de ressources propres (b).

a- Miser sur le fret

La première orientation fixée à RFF est de développer le fret ferroviaire

Afin d'y parvenir, RFF sélectionne et privilégie certains investissements. Ainsi, RFF a décidé de favoriser entre autre la mise en place des corridors européens de fret ferroviaire dans le cadre de la coopération entre réseaux et gestionnaires d'infrastructures et de résoudre les problèmes de saturation des chantiers de transports combinés et de goulets d'étranglement sur certaines sections du réseau.

Pour sélectionner ses investissements, RFF dispose d'une grille d'analyse de projets qui permet de vérifier que les difficultés d'exploitation rencontrées n'ont pu trouver leur solution dans une amélioration ou un changement de conditions d'exploitation et, nécessitent alors des investissements nouveaux.

Cette démarche doit alors inciter la SNCF à mieux appréhender les problèmes liés aux centre de triage et à la gestion de la circulation des trains.

Pour parvenir à la réalisation de ces projets, RFF dispose d'un actif de 16 milliards de francs. Cependant, la réforme a prévu une stratégie financière dans laquelle de nouvelles règles ont été apportées. Ainsi, RFF ne peut engager un projet si les demandeurs n'apportent pas eux-même un apport financier « propre à éviter des conséquences négatives sur les comptes de RFF » d'après l'article 4.

b- Les ressources de RFF

Les ressources de RFF sont décrites à l'article 13 et proviennent :

³³ Le second volet a pour objet la régionalisation qui a pour mission de déléguer aux régions volontaires (six ont été sélectionnées) la responsabilité d'organiser leurs services régionaux de voyageurs.

« des redevances d'utilisation du réseau ferré ³⁴, les concours financiers de l'Etat en regard de la contribution des infrastructures ferroviaires à la vie du pays et des dotations publiques »

En outre, RFF peut faire des appels publics à l'épargne et émettre tout titre représentatif d'un droit de créance.

Le montant des redevances d'utilisation est précisé par le décret 97- 446³⁵. Le calcul de la redevance est composé comme suit :

- du coût de l'infrastructure
- de la situation du marché
- des impératifs d'utilisation optimale du réseau
- de l'harmonisation des conditions de concurrence internationale

Pour calculer ces redevances, les sections élémentaires du réseau sont divisées en quatre catégories :

- les lignes périurbaines
- les grandes lignes périurbaines
- les lignes TGV
- les autres lignes

Les redevances dues par un utilisateur sont la somme des redevances dues pour chaque section élémentaire. Pour chaque section élémentaire, il y a trois termes :

- un terme forfaitaire qui correspond à l'accès à cette section pour une période donnée (forfait accès)
- un forfait correspondant à la réservation d'une capacité d'infrastructure (variable de réservation)
- un terme correspondant à la circulation effectuée (variable de circulation)

Les deux derniers termes sont modulables.

³⁴ Les montants versés par la SnCF au titre de l'utilisation des infrastructures ont atteint 2 milliards d'euros pour l'année 2002.

³⁵ Décret n°97- 446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national publié au JO du 7 mai 1997

Ces trois paramètres n'opèrent pas de distinction entre le trafic voyageur et le trafic fret. La variable réservation tient compte du type de convoi, de l'origine et de la destination du sillon utilisé, de son heure d'emprunt et de la régularité de cet emprunt. La variable circulation tient compte de la distance parcourue, du type de convoi appelé à passer, du tonnage acheminé et du mode de traction utilisé.

Le texte prévoit une exonération de redevance pour les convois de maintenance et les trains touristiques.

Jusqu'à présent, les ressources ne permettent pas d'équilibrer les comptes et RFF a dû recourir à des emprunts sur les marchés capitaux. Mais il faudrait qu'à court terme l'établissement dégage une situation financière équilibrée.

En 2000 le ministre des Transports, Jean Claude Gayssot, a confirmé l'engagement de l'Etat en faveur du redressement financier de RFF et inscrit son avenir et celui du transport ferroviaire dans un cadre clarifié. C'est ce que le ministre des transport a appelé « la réforme de la réforme » c'est à dire de faire en sorte que RFF ne supporte pas trop longtemps le poids de la dette.

Lors de sa création, RFF a été doté de 8 milliards de francs augmenté en 1998 à 10 milliards de francs. Cependant, les frais financiers représentent à eux seuls 12 milliards de francs par an. Il devient difficile alors pour RFF de retrouver un situation financière équilibrée. Aussi, en juin 1998, le ministre obtient du gouvernement de stabiliser la dette de RFF en ne dépensant que sur chacune des années 1999, 2000, 2001, plus que les 10 milliards de francs inscrits au budget. La somme, espère t-il, ne nécessitera pas de doubler le péage ferroviaire.

Pour le président de RFF, Claude Martinand, si aucune solution positive ne peut être trouvée pour stabiliser la dette, il faudra augmenter le montant des péages ferroviaires. Pour RFF : les péages doivent être bien modulé et segmenté au risque de tuer le chemin de fer soit par un péage élevé soit par un péage trop bas qui casse le moteur³⁶

§ II- LE REPOSITIONNEMENT DE LA SNCF

³⁶ BTL n° 2759 du 29 juin 1998 p 490

Avec la création de RFF, la SNCF voit ses missions redéfinies dans une relation devenue tripartite³⁷ : SNCF / Etat / RFF (A). Les missions entre RFF et la SNCF ont alors été redéfinies (B).

A. Le nouveau statut de la SNCF

L'origine du statut de la SNCF se trouve dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) (1). Puis son statut a une nouvelle origine légale « la loi de 1997 portant la création de RFF » (2).

1-L'Etat et la SNCF

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) votée en 1982, définit le statut de la SNCF. L'article 18 énonce que :

« qu'à compter du 1 janvier 1983, un établissement industriel et commercial qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer » est créé. Cet établissement a pour objet

- *d'exploiter selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national*
- *d'assurer, selon les mêmes principes, les missions de gestion de l'infrastructure prévues à l'article 1^{er} de la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l' établissement public « Réseau Ferré de France »*

L'article 24. I de la LOTI précise que :

« la SNCF est dotée de l'autonomie de gestion. Un cahier des charges est approuvé par décret en Conseil d'Etat, l'établissement public entendu, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du services public . Un contrat de plan est passé entre l'Etat et la SNCF (...) »

³⁷ V. CARPENTIER, mémoire CDMT précité.

L'article 24.II de la LOTI précise encore que :

« la SNCF reçoit des concours financiers de l'Etat de la part de L'Etat au titre des charges résultant des missions de service public (...) »

La SNCF est une entreprise publique, dotée d'une autonomie de gestion mais chargée d'une mission de service public, en contre partie de laquelle elle reçoit un soutien financier de la part de l'Etat. Elle est liée à l'Etat par le biais d'un cahier des charges.

C'est aussi le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Elle exerce ses compétences conformément aux dispositions de la loi du 13 février 1997.

2-RFF et la SNCF

La directive dans son article 3 impose de distinguer les activités de gestion de l'infrastructure de celle des transports soit de manière institutionnelle soit de manière organique.

La loi française du 13 février 1997 retient une séparation comptable « originale » puisqu'elle retient une séparation dans la gestion de l'infrastructure elle même en prévoyant que RFF, gestionnaire en titre, doit nécessairement recourir à la SNCF qui réalise « *pour le compte de RFF* » cette gestion moyennant rémunération.

Cette délégation de gestion se justifie par les missions de sécurité et de continuité qui se rattachent au service public des transport par fer (article 1^{er} point 3 de la loi de 1997).

La SNCF est le gestionnaire de l'infrastructure pour le compte de RFF qui d'après l'article 1^{er} de la loi du 13 février 1997 énonce les missions de la SNCF :

« Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la SNCF pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF. Il la rémunère à cet effet »

Une nouvelle difficulté survient alors par le fait que l'exploitant des services de transport est aussi gestionnaire d'infrastructure de par la loi. Il existe alors deux patrimoine public :

- celui de RFF qui porte sur les infrastructures indispensables pour la circulation des trains : les rails, les ouvrages d'art, les triages, les équipements de signalisation et les postes d'aiguillages
- celui de la SNCF qui comprend les biens mobiliers et immobiliers affectés à l'exploitation : gares, filiales, entrepôts de fret, ateliers, bâtiments administratifs et les logements sociaux

Alors, la SNCF est liée à l'Etat par un cahier des charges et est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour le compte de RFF, propriétaire de l'infrastructure ferroviaire. Il faut s'interroger plus avant sur les relations entre le propriétaire des rails et le gestionnaire qui est aussi le seul opérateur titulaire d'une licence ferroviaire.

B. Les missions de la SNCF

La principale difficulté pour déterminer les missions et rôles de ces deux entreprises tient dans le fait que ni la loi du 13 février 1997, ni les décrets d'application du 5 mai 1997 ne définissent spécifiquement les compétences de chacune des deux entreprises.

De plus, les deux institutions ont des intérêts financiers contradictoires puisque plus les redevances versées à RFF au titre de l'utilisation de l'infrastructure sont basses, plus le compte de résultat de RFF est déficitaire et plus celui de la SNCF est positif. Et vice versa.

Les textes sont discrets sur la tarification de l'usage des infrastructures que RFF met à la disposition de la SNCF. Fixée aux alentours de 6 milliards de francs pour 1997 et 1998. Le montant de la redevance sera relevé pour les trois prochaines années de plus d'un milliard de francs par an. Ainsi, en 1999, c'est 9,9 milliards de francs que la SNCF a versé à RFF. Le montant initialement prévu était de 8,1 milliards de francs, mais *« cette relève des tarifs ajustera le montant des tarifs à un niveau juste par rapport notamment aux autres réseaux de l'Union européenne alors que des opérateurs européens souhaitent utiliser les réseaux français dans le cadre de la libéralisation »*.³⁸

³⁸ Source gouvernementale, extraite dans « le quotidien du tourisme » du 4 mars 1999

1-Les missions du gestionnaire des rails : les prestations exercées pour le compte de RFF et l'attribution des sillons

La SNCF est le gestionnaire de l'infrastructure pour le compte de RFF

D'après l'article 11 du décret du 5 mai 1997, RFF propriétaire des infrastructures ferroviaires confie à la SNCF

- *« l'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations de l'ensemble de la circulation ferroviaire sur le réseau, dit « graphique de circulation »*
- *la gestion opérationnelle de ces circulations (...)*
- *la gestion des systèmes de régulation et de sécurité*
- *la surveillance, l'entretien régulier, les réparations (...) nécessaire au fonctionnement du réseau ferré »*

Une convention est alors établie entre la SNCF et RFF. Par ce contrat, la SNCF conserve le « monopole » de l'entretien, de la sécurité, du fonctionnement et de l'attribution des sillons horaires, c'est à dire les demandes d'accès à l'infrastructure ferroviaire.

-Maître d'ouvrage

La SNCF est maître d'ouvrage pour RFF qui lui confie des mandats qui portent sur un ensemble de travaux concernant une catégorie particulière d'ouvrage soit sur une opération d'aménagement soit sur le développement du réseau. Ces mandats sont complets puisqu'ils comprennent le programme des travaux, proposent les enveloppes financières prévisionnelles et les conditions de rémunération de l'entreprise.

-Maître d'œuvre

La SNCF est maître d'œuvre pour le compte de RFF afin d'assurer la sécurité des personnes et des circulations sur le réseau en exploitation.

En effet, d'après l'article 1^{er} point 3 de la loi du 13 février 1997 *« tout ce qui relève de la sécurité est de la compétence de la SNCF »*

Il a été débattu un temps de la question de la propriété des infrastructures construites après la création de RFF. Si la SNCF a la gestion de l'infrastructure, l'Etat

finance les rails des projets présentés par RFF et l'Etat devient propriétaire des rails en raison de l'article 20 de la LOTI qui définit que l'Etat est déjà propriétaire car « *tous les biens immobiliers affectés au service public ferroviaire font partis du domaine public de l'Etat* ».

La SNCF n'a jamais eu que la gestion, la jouissance et les charges³⁹.

2-les missions de transporteur ferroviaire

ces missions de transporteur assignées à la SNCF trouvent leurs bases notamment dans la LOTI⁴⁰ du 31 décembre 1982 qui fixe les exigences de service public que doit atteindre la SNCF dans la mesure où le service public des transports recouvre les missions d'intérêt général, notamment la réalisation et la gestion d'infrastructures.

Selon l'article 1^{er} de la LOTI « Le système de transports doit satisfaire les usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité ».

Il faut dire que la SNCF a rempli le rôle à elle assigné par la LOTI et même au delà. La couverture du territoire est, nous l'avons déjà souligné, sans aucun doute l'une des plus importantes au monde à tel point qu'un certain nombre de difficultés et une bonne partie de la dette de cette entreprise est due à la volonté de faire circuler le train partout.

Si le transport ferroviaire, qui a été pendant longtemps « le mode de transport dominant, accessible de partout, garant de l'égalité, mettant en œuvre le droit au transport et élément clef du pacte républicain »⁴¹, n'est plus le mode de transport prédominant, les exigences de service public semblent avoir été maintenues.

SECTION I. LBILAN ET PERSPECTIVES

Nous exposerons successivement le bilan de la réforme selon plusieurs points de vue (§I), les perspectives (§II) et les défis certains qui attendent RFF et la SNCF (§III).

³⁹ BTL 1996 page 265

⁴⁰ LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs.

⁴¹ Documentation française

§I. LE BILAN DE LA REFORME

il faut ici considérer l'évaluation de la réforme (A) et l'épineuse question de l'endettement du rail français(B).

A-L'évaluation de la réforme

Deux points de vue peuvent être retenus, celui du Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire (1) et celui de RFF (2).

1-Avis du CSSPF

Dans l'évaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire Adopté en séance plénière le 28 novembre 2001 Le 19 juin 1998, le CSSPF affirme que la réforme rompt avec une logique de déclin par une volonté de développement, une politique de l'emploi, des aides de l'Etat au désendettement, un engagement sur l'unicité du système ferroviaire,... Elle crée le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, en particulier pour effectuer « dans un délai de trois ans à compter de sa création, une évaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire, notamment en ce qui concerne la situation économique et financière du secteur, l'unicité du service public et les rapports sociaux »(Décret du 19 mars 1999) et pour « proposer, s'il y a lieu, les évolutions nécessaires »(Intervention du ministre chargé des Transports lors de la table ronde avec les syndicats SNCF du 19 juin 1998).Les travaux du CSSPF confirment de sensibles évolutions vis-à-vis du mode ferroviaire en France et en Europe. L'opinion prend la mesure de l'intérêt du rail au regard des exigences de sécurité et de protection de l'environnement. Les services rendus aux citoyens et l'adéquation des infrastructures aux besoins, objectifs majeurs de la politique des transports, font prendre conscience de la nécessité d'une régulation active du secteur. Dans ce cadre général, les travaux du CSSPF sur l'évaluation de la réforme ferroviaire portent sur les thèmes fixés par le décret, rappelés ci-avant. Le volet financier de l'évaluation prend acte de l'allègement d'emblée de la dette d'infrastructure portée jusqu'en 1996 par la SNCF et des charges financières

inhérentes. En contrepartie, la plus grande partie de la dette et l'essentiel du déficit ont été reportés sur RFF. La SNCF a retrouvé un compte de résultat proche de l'équilibre et la volonté d'entreprendre. Elle a su profiter de la reprise économique grâce à une politique de volume et ses recettes de trafic se sont accrues de 23% entre 1996 et 2000, à périmètre comparable.

Après une hausse encore forte en 1997, la dette du système ferroviaire est quasiment stabilisée à partir de 1998 grâce aux aides supplémentaires de l'Etat (dotations en capital à RFF, transferts au **Service annexe d'amortissement de la dette - SAAD**) et à la hausse des trafics de la SNCF, mais aussi en raison de la baisse des investissements. Le mécanisme vertueux de maîtrise de la dette de RFF, introduit par l'article 4 du décret relatif à ses missions, oblige tout demandeur public d'un investissement d'infrastructure ferroviaire à apporter « un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement ». Il ne s'applique qu'aux nouveaux investissements de RFF et ceux de la SNCF n'en bénéficient pas. Il a peu joué jusqu'à présent, mais ses effets vont s'amplifier. Malgré ces dispositions, la dette d'ensemble du système ferroviaire s'élève encore à 200 milliards de francs (30,5 milliards d'euros) fin 2001.

2-L'avis de RFF

Selon RFF, la réforme est bénéfique à plusieurs égards car elle permet la clarification des responsabilités entre l'Etat et les régions qui ne pourront plus se reposer comme par le passé sur la SNCF. RFF, propriétaire des infrastructures et maître d'ouvrage doit maintenir le réseau à un haut niveau. Le SNCF devant pour sa part se concentrer sur sa mission de base :le transport ferroviaire.

RFF estime que la réforme est positive même si elle ne règle pas tout et en particulier la question de la dette.

B-La question de la dette reste entière

Il apparaît selon le point de vue du CSSPF et RFF que la problème de la dette reste entier (1) des solutions sont envisagées (2).

1-La dette :une question non encore réglée

Selon le CSSPF le problème de la dette reste entier. Le système ferroviaire n'est pas capable de rembourser cette dette, encore moins d'assurer le développement de son activité et de financer les besoins d'investissements fortement croissants des dix ans qui viennent, de l'ordre de 30 milliards de FRF par an, pour mettre en oeuvre la politique de rééquilibrage rail-route voulue par les pouvoirs publics. Cette politique trouve déjà une traduction concrète dans les contrats de Plan Etat-Régions (XIIème plan) et dans les Schémas multimodaux de services collectifs de transport.

L'autre volet majeur de la réforme est la séparation institutionnelle entre gestionnaire d'infrastructure et entreprise ferroviaire. La réforme ferroviaire issue de la loi du 13 février 1997, qui va au-delà des directives européennes y compris les plus récentes, a voulu que la modification structurelle apportée au système ferroviaire par la création de RFF ne remette pas en cause « l'unité de la SNCF ». En 1998, la « réforme de la réforme » n'a pas modifié l'organisation mise en place un an auparavant et a affirmé « l'unicité du service public ferroviaire ».

Mais qu'en est-il, quatre ans après la réforme de 1997, de l'unité et de l'efficacité du système ferroviaire français⁴² ?

Telle est l'une des plus importantes questions auxquelles le CSSPF s'est attaché à apporter un éclairage. La SNCF reste responsable de la mise en oeuvre de l'exploitation, de la maintenance et de la plus grande partie des investissements d'infrastructures ferroviaires, en tant que gestionnaire délégué. L'intégration de la sécurité et de l'exploitation des circulations ferroviaires a été maintenue à la SNCF, et avec elle le niveau de sécurité des circulations. Le « paquet ferroviaire » européen de 2001 impose déjà un calendrier d'ouverture à la concurrence du trafic fret international. RFF, malgré le poids considérable de sa dette, affirme son rôle de maître d'ouvrage des investissements ferroviaires et d'interlocuteur des collectivités publiques, qui se heurtaient souvent à une SNCF jugée monolithique. Les demandes de dessertes et de services relèvent à la fois des autorités organisatrices pour les services régionaux de voyageurs, et de la SNCF elle-même pour ses services de grandes lignes et de fret. Leur conception et leur production sont assurées dans tous les cas par la SNCF, en amont des besoins d'infrastructures. La répartition des rôles entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'oeuvre n'est pas claire dans les faits ; la SNCF

⁴² source : La documentation française

et RFF ne s'expriment pas toujours d'une même voix vis-à-vis des autorités organisatrices de transport, ce dont la collectivité risque de pâtir. Cette « double expertise » permet d'améliorer la qualité des projets, mais l'expérience montre aussi que le processus consomme encore beaucoup de temps et d'énergie. Le vécu est difficile de part et d'autre, le climat social peut en être affecté dans certains métiers. Le pilotage par RFF de la maintenance et de l'exploitation de l'infrastructure n'a pas eu d'effet jusqu'à présent. La rémunération de la SNCF par RFF au titre de la « Convention de gestion de l'infrastructure », qui s'élève à 17,3 MF (2,6 M d'euros) en 2001, ainsi que les péages d'infrastructure, sont des forfaits annuels conventionnels. Les péages passent de 6 MF (0,9 Milliard d'euros) en 1997 à 11,1 MF (1,7 Milliards) en 2001 et approcheront 13 MF (2 Milliards d'euros) en 2002. Lesté d'une dette considérable, RFF est contraint de peser économiquement sur son client et fournisseur pratiquement unique, la SNCF. Ce face à face, à somme nulle pour le système ferroviaire, conduit à de fastidieux débats, jusqu'à ce que l'Etat les arbitre.

2-RFF manque d'autonomie

RFF ne semble pas disposé d'une réelle autonomie et ne maîtrise aucun des agrégats importants de son compte de résultat (rémunération de la SNCF, redevances, concours, dotations en capital). Il en est de même pour certains paramètres qui servent à ajuster annuellement les résultats de la SNCF, sans logique claire ni transparence. Ces pratiques doivent évoluer vers une démarche contractuelle de responsabilisation entre l'Etat et le système ferroviaire public. Les relations sociales au sein de la SNCF sont toujours marquées par une forte conflictualité, unanimement regrettée. La tension sur les effectifs est souvent à l'origine de cette situation. Toutefois, dans la période de l'évaluation, l'accord de 1999 sur la réduction du temps de travail, signé majoritairement, caractérise un changement de relations. Il marque un infléchissement significatif qui s'est traduit par 26 000 embauches entre 1999 et 2001. Les difficultés d'articulation de la SNCF avec RFF ont alimenté un sentiment de dépossession des agents chargés de l'infrastructure et ont radicalisé les positions des organisations syndicales qui, par ailleurs, critiquent les pratiques de l'Etat et ont exprimé une opposition quasi unanime sur le projet de gestion par activités de la SNCF. La grande majorité d'entre elles, y compris en terme de représentativité, s'oppose à la séparation en deux entreprises

du système ferroviaire et craint un découpage ultérieur de la SNCF. La réforme a concrétisé l'expérimentation de la régionalisation des services TER. Le succès de cette expérimentation, majoritairement reconnu, conduit à sa généralisation le 1er janvier 2002, dans le cadre de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU). A cette fin, la SNCF a adapté sa comptabilité pour fournir aux autorités organisatrices régionales des comptes attestés pour la contractualisation. Il faut cependant noter que l'adoption de la proposition de règlement européen relatif aux obligations de service public dans les termes retenus récemment par le Parlement européen, ou dans les termes initialement envisagés par la Commission, serait susceptible d'avoir des conséquences notables sur certaines des dispositions de la loi SRU relatives à la régionalisation ferroviaire.

Centrée sur l'organisation du système ferroviaire, la réforme de 1997 a laissé de côté les questions fondamentales de politique des transports :

- Harmonisation par le haut des conditions de concurrence entre modes sur les plans social, environnemental, fiscal et de sécurité ;

- Prise en compte des coûts externes dans les choix d'investissements ;

- Multimodalité ;

- Régulations et contrôles.

Cette carence est très préjudiciable au mode ferroviaire. La régulation des chemins de fer avait progressé avec la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, même si la SNCF continuait sur de nombreux plans à « s'autoréguler ». L'Etat a récemment renforcé ses moyens en matière de sécurité des circulations ferroviaires et annonce la mise en oeuvre d'une véritable politique multimodale. Cependant, l'absence de démarche contractuelle globale avec l'Etat ne permet pas au système ferroviaire d'atteindre ses objectifs et fausse la mesure des performances de RFF et de la SNCF.

§II. LES PERSPECTIVES

Un certain nombre de questions se poseront notamment sur la statut de l'organisme chargé de la répartition des capacités (A) et sur l'attitude à adoptée en particulier par

la SNCF lors de l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le réseau national (B) et la question de la répartition des actifs entre RFF et la SNCF (C).

A-Sur la répartition des capacités

La France a transposé par étapes successives les « directives filles » relative aux licences et répartition des sillons de 1995.

Le décret d'application de « la loi du 13 février 1997 portant la création de RFF » pose les principes d'une redevance d'infrastructure indispensable pour permettre à la SNCF d'utiliser le réseau ferré national. Un arrêté ministériel fixe les barèmes de tarifs. Ces tarifs sont les mêmes pour la SNCF et pour tout autre opérateur ferroviaire.

Les textes de transposition relatifs aux licences, certificats de sécurité et règles d'accès au réseau sont toujours à l'étude.

Actuellement, la SNCF, gestionnaire de l'infrastructure, étudie les demandes d'accès aux sillons et après acceptation des demandes attribue les sillons. C'est l'organisme de répartition des sillons.

Cependant, il faut se demander si la SNCF pourra demeurer cet organisme répartiteur des capacités (ORC) en raison des dispositions communautaires (1). A défaut, il faut s'interroger sur la nature de l'entité qui pourrait exercer cette mission (2).

1. Un Organisme de Répartition des Capacités : la SNCF peut elle demeurer cet organisme ?

Pour le moment, au sein des différents Etats membres, l'accès à l'infrastructure ferroviaire est réservé aux opérateurs de transport combiné et aux regroupements internationaux. A terme, l'infrastructure ferroviaire nationale sera accessible à toutes les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence.

La Communauté européenne mène déjà une réflexion sur la possibilité d'étendre le champs d'application de la directive.

Actuellement la SNCF, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, a en charge l'examen des demandes d'attribution des sillons présentées par les groupements internationaux et les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport combiné internationaux.

Un arrêté ministériel fixe les conditions de dépôt, d'instruction, d'octroi et de renouvellement des demandes d'accès et de transit. Le ministère des transports les fait instruire par la SNCF et rend sa décision « sur proposition de la SNCF » Les demandes de sillons sont instruites dans le cadre du « graphique de circulation » (article 11 du décret d'application de 1997).

Nos voisins européens ont vivement critiqués ce pouvoir de la SNCF de se prononcer sur l'arrivée de nouveaux entrants sur le réseau ferré français. En examinant les demandes de sillons, celle-ci conserve un droit de regard sur ses concurrents et surtout conserve son monopole d'exploitation.

A la lecture de l'article 3 de la directive du 18 juin 1995 :

« chaque Etat membre désigne l'organisme de répartition, (...). L'organisme de répartition veille notamment à ce que :

- *la capacité d'infrastructure ferroviaire soit répartie sur une base équitable et non discriminatoire*
- (...)

Il faut s'interroger sur la possibilité pour la SNCF de conserver cette mission d'instruction des nouvelles demandes. En effet, il deviendrait difficile pour la SNCF de se prononcer de manière objective sur l'attribution des sillons alors qu'elle même serait en concurrence directe avec le reste des demandes. Elle serait juge et partie ce que ne préconise pas la Commission européenne. Elle pourrait être tenter de se privilégier.

2- RFF peut il devenir cet organisme ?

En raison de l'incompatibilité de la SNCF à exercer les fonctions d'attribution des sillons avec le droit communautaire (la SNCF ne peut être juge et partie) nous pouvons nous demander si RFF pourrait être cet organisme de répartition.

En effet, d'après la lecture de l'article 1^{er} de la loi du 13 février 1997 :

« RFF a pour but de promouvoir (...) dans une logique de développement durable, l'aménagement, la cohérence, et la mise en valeur de l'infrastructure (...) »

Mais les recettes de RFF proviennent des redevances des utilisateurs de l'infrastructure. RFF ne serait-il pas tenté, à son tour, d'attribuer les sillons aux utilisateurs prêts à verser le péage le plus élevé afin dans un premier temps de pouvoir couvrir ses dettes ?

La préférence pour les opérateurs les plus performants, ceux qui pourraient verser un péage plus élevé, se ferait en détriment des opérateurs dits « les moins performants ». Le principe de concurrence serait respecté mais les transporteurs qui ne pourraient verser de redevances très élevées seraient lésés.

Par ailleurs, il faut préciser que sur le réseau ferré national, les trains de voyageurs sont prioritaires sur les infrastructures par rapport aux trains de fret. Or les péages versés par les trains de voyageurs sont plus élevés que les péages versés par les trains de fret.

Alors, que faut-il retenir ? RFF pourrait privilégier deux types de transports :

- les transports les plus performants, donc les plus rentables. Qu'advierait-il des transports dits « non rentables » et de leur possibilité à circuler sur le réseau national français ?

- les transports de voyageurs, dont les péages sont plus élevés que ceux du fret et qui sont prioritaires sur les rails.

RFF pourrait-il être objectif dans l'attribution des demandes de sillons ?

En tous les cas, entre la SNCF et RFF, il est préférable que ce dernier organise la répartition de des capacités car il n'est pas transporteur.

B. L'arrivée d'autres opérateurs

Ces arrivées sont espérées par la Commission européenne qui estime que seule la concurrence peut stimuler le transport ferroviaire. Mais d'un autre côté, l'arrivée de ces nouveaux opérateurs est redoutée par les opérateurs ferroviaires monopolistiques qui craignent de perdre des parts de marché importantes.

Ces nouveaux opérateurs pourront être de plusieurs catégories.

1-les opérateurs de transports combinés

Ces opérateurs ont vivement soutenus la Communauté européenne dans toutes ces initiatives pour développer le transport ferroviaire. Et la Communauté européenne espère beaucoup à son tour de ces opérateurs⁴³.

Certains opérateurs de transport combiné ont déjà investis dans le transport ferroviaire. C'est le cas de Schenker (grand transporteur routier) qui en 1994 avait passé des accords de coopération avec les chemins de fer néerlandais pour des dessertes en Europe de l'Est en mettant en place un système dit « Kombilifter » c'est à dire un système dans lequel, le wagon dispose de ses propres moyens de levage de conteneurs.

Aujourd'hui, Schenker exploite un train complet vers l'Autriche, la Hongrie, la Bulgarie, la Grèce, la Macédoine et la Turquie.

2- Les armateurs maritimes

Les armateurs maritimes pourraient être intéressés à obtenir une licence ferroviaire dans la mesure où cette licence leur permettrait d'assurer la maîtrise de toute la chaîne de transport terrestre.

En effet, actuellement le prix du fret maritime ne cesse de baisser. Or, le prix du transport terrestre est de cinq à six fois plus cher que le transport maritime alors le prix et la qualité de l'acheminement terrestre peuvent jouer un rôle essentiel sur le marché.

En étant titulaire de cette licence, l'armateur proposerait des prix d'acheminement terrestre ferroviaire beaucoup plus intéressants.

A l'issue de cette première partie, nous pouvons dresser trois constats :

Le premier constat est que l'ouverture des entreprises ferroviaires à la concurrence est limitée. Mais fondamentalement, certains principes ont été mis en place. Tels qu'un mode de gestion autonome et des structures financières simplifiée permettant la transparence des comptes. Cette transparence a permis de déterminer que les pertes financières des entreprises ferroviaires étaient dues à une mauvaise

⁴³ Voir supra page 11

gestion et non à l'exercice de missions de service public. L'exercice de ces missions est déterminé d'après un cahier des charges entre les entreprises ferroviaires et l'Etat. Ainsi, l'ensemble des mesures communautaires donne aux entreprises ferroviaires historiques une évolution de gestion comparable à celle des entreprises concurrentielles.

Le second constat est l'observation des différentes transpositions de la directive au sein des Etats membres. Les pays de l'Europe du Nord se sont, dans l'ensemble, conformés aux mécanismes de libéralisation des chemins de fer. A l'opposé, la France, par exemple, s'est montrée plus réservée. A ce titre, sa position a été un élément important du retard de l'application de la directive.

Enfin, la position d'isolement de la France a contribué à sa mise à l'écart des alliances avec les autres entreprises ferroviaires historiques. Et dans ce contexte, il est difficile d'envisager une politique commune des transports sans la présence d'un Etat membre aux négociations.

L'Union européenne, consciente de l'isolement de la France et de la difficulté à mettre en œuvre une politique commune des transports, tente d'unifier à nouveau les chemins de fer en Europe. Les objectifs de la Communauté européenne sont les mêmes (introduction de la concurrence) mais les mécanismes pour y parvenir sont différents. Ces nouveaux moyens mis en œuvre ne sont pas en opposition avec la première démarche mais sont complémentaires de celle-ci.

Ces nouveaux moyens mis en œuvre sont les réseaux trans-européens de transport et les corridors de fret ferroviaires.

C. Des questions à régler : la répartition des actifs

1- la question sur la réintégration

faut-il réintégrer RFF dans la SNCF ? cette question semble encore être d'actualité. Le système ferroviaire se caractérise par une forte intégration entre l'infrastructure et le mobile, indispensable à une sécurité de haut niveau. Le TGV aurait-il vu le jour avec une organisation éclatée entre infrastructure et exploitation ? Beaucoup s'interrogent à ce sujet. L'organisation actuelle des missions entre RFF et la SNCF

n'apparaît pas la plus adaptée pour l'innovation, pour la mise en oeuvre de l'interopérabilité et pour les actions de protection de l'environnement. La réforme de 1997 a créé une double séparation dans le système ferroviaire :

La première, la plus importante, sépare la gestion des infrastructures de celle des services ferroviaires, au-delà de la séparation comptable imposée par les directives en vigueur.

2-un retour en arrière déjà amorcé ailleurs

L'échec du modèle britannique, les choix que l'Allemagne vient de confirmer en faveur de l'intégration, les performances des chemins de fer intégrés aux Etats-Unis et au Japon, conduisent à s'interroger sur l'organisation mise en place en France en 1997.

Comme le montrent les travaux d'évaluation, le maintien de l'exploitation des infrastructures à la SNCF a permis de conserver un haut niveau de sécurité et une bonne organisation des circulations. Le débat sur les projets d'infrastructures s'est développé, mais les rôles respectifs de RFF et de la SNCF ne sont pas clairs. La séparation du système ferroviaire entre deux EPIC, sans intégration, a affecté son efficacité et n'a pas résolu positivement les problèmes rencontrés par le service public ferroviaire.

La deuxième séparation distingue la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre pour les infrastructures. Cette différenciation, qui relève d'un management classique au sein des grandes entreprises intégrées, est porteuse d'effets positifs. Dans le cas d'espèce, la loi de 1997 a transféré la maîtrise d'ouvrage à une entité (RFF) juridiquement distincte de celle (la SNCF) qui répond de la qualité d'ensemble devant les utilisateurs finaux des services. Une telle organisation n'existe dans aucun autre secteur. Elle est ambiguë et coûteuse et prive le système ferroviaire d'une unité de management. En 1998, la « réforme de la réforme » a enrayé la logique de déclin du mode ferroviaire et le gouvernement a engagé une politique de rééquilibrage rail-route qui doit se concrétiser puis s'amplifier pour répondre aux besoins du développement durable. Dans le même temps, le trafic ferroviaire s'est accru. Ces éléments favorables n'occultent pas la persistance d'un endettement considérable et les dysfonctionnements de l'organisation décidée en février 1997. Ces problèmes majeurs doivent être résolus dans le cadre d'une régulation active du secteur des

transports, indispensable pour développer une politique ambitieuse au service des populations, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

3-La répartition des biens : *pomme de discorde*

la répartition des actifs entre RFF et la SNCF n'est pas en pratique évidente.

En effet, il n'est pas aisé dans certains cas de déterminer les biens qui ressortissent des actifs propres à l'infrastructure. L'exposé suivant livre la répartition selon les textes en vigueur.

A. - Voies

A.1. La totalité des voies principales des lignes du réseau ferré national, qu'elles soient actuellement ouvertes au trafic ou non, fermées à tout trafic, déposées, mais non déclassées à la date du 1er janvier 1997.

A.2. Toutes les voies de service, y compris les voies des triages et des chantiers de transport combiné, à l'exception de celles :

- situées dans les emprises des ateliers-magasins de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements de voies ,

- situées dans les emprises des ateliers du matériel roulant et des dépôts d'engins moteurs ;

- sur lesquelles sont effectuées les opérations de nettoyage intérieur ou extérieur, ainsi que les opérations d'entretien des niveaux 2 et 3 au sens de la norme NF X 60.010 (examens, visites, dépannages, ...) sur du matériel roulant. Ces voies sont caractérisées par la présence d'installations nécessaires à ces opérations (fosse de visite, machine à laver, éclairage, alimentation électrique basse tension, dispositif de protection du personnel, passerelle d'intervention sur toitures, ...)

- situées dans des installations destinées au chargement ou au déchargement du fret (par exemple : voies des halles d'entreposage), ou équipées de fosses de déchargement, de pont-basculés,...

-

A.3. Les voies des lignes ou sections de lignes déclassées au 1er janvier 1997 mais non encore cédées à cette date.

A.4. ces voies (A1 ou A2 ou A3) comprennent les éléments suivants :

- corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc. ;

- accotements et pistes, murs de clôture, haies vives, palissades, bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie, écrans pare-neige, écrans anti-bruit ;

- ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres ponts-rails, tunnels, tranchées couvertes et ponts-routes, murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierre, etc., y compris les passages souterrains et les passerelles voyageurs ; ne sont pas inclus dans les actifs de Réseau Ferré de France les dalles de bâtiments voyageurs ayant une fonction de passerelle ni les passages souterrains larges ayant une fonction de bâtiments voyageurs ;

- passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;

- superstructure, notamment : rails, rails à gorge et contre-rails, traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast y compris gravillon et sable, appareils de voie, freins de voie ;

- installations de sécurité et de signalisation (y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ferroviaires) ;

- installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les lignes de contact, caténaires et supports, troisième rail avec supports ;

- autres réseaux liés à ces voies.

Lorsqu'une même plate-forme comporte des voies relevant de Réseau ferré de France, de la Société nationale des chemins de fer français ou de tiers :

- les appareils de voie, de protection, ou de signalisation donnant accès aux voies de Réseau ferré de France appartiennent à Réseau ferré de France,

- les sols, sous-sols et sur-sols sont répartis en fonction de l'affectation des voies et installations qu'ils supportent.

A.5. Les appareils de voie raccordant les embranchements particuliers, aux voies relevant des paragraphes A1, A2 ou A3, y compris les appareils de protection ou de signalisation correspondants et les caténaires associées.

B. - Installations de télécommunications

- les lignes aériennes ;

- les équipements, les installations et les câbles dédiés à l'infrastructure, quel que soit le lieu où ils se trouvent :

- radio sol-train partie "sol" (y compris les postes d'émission- réception situés dans les postes de commandement et les postes d'aiguillages) ;

- téléphonie ferroviaire ;
- réseau radio MIT (maintenance- incident-travaux) de la Société nationale des chemins de fer français ;
- les autres câbles et les installations de transmission associées, affectés au moins partiellement à l'infrastructure et situés en partie hors d'un bâtiment non transféré à Réseau ferré de France.
-

C. - Bâtiments et installations

- les bâtiments des sections, des districts, des brigades et des centres régionaux d'engins de maintenance et tous bâtiments nécessaires à la maintenance situés en pleine voie, avec les terrains associés ;
- les postes d'aiguillage ainsi que les bâtiments, abritant des installations de sécurité ou de passages à niveau desservant les voies définies en A, à l'exception de ceux situés dans les bâtiments des gares et les bâtiments administratifs de la Société nationale des chemins de fer français ;
- les bâtiments des sous-stations électriques.

Dans les gares :

- les quais y compris leurs ouvrages de couverture et les plates-formes (à l'exception des plates-formes d'extrémité des gares terminus), les escaliers, rampes et ascenseurs des quais (à l'exception de ceux donnant accès aux bâtiments voyageurs), les passages souterrains, passerelles, sous réserve du A4 (3ème tiret) ci-dessus ;
- les accès routiers voyageurs (à l'exception de ceux appartenant à d'autres gestionnaires et à l'exception des zones de stationnement) ;

- l'éclairage de l'ensemble des installations ci-dessus, ainsi que les installations d'éclairage des voies de service qui relèvent de Réseau ferré de France en application du A ci-dessus ;
- les installations autres que les bâtiments, appartenant à des postes d'aiguillages ou de régulation/circulation, à des sous-stations, à des centraux sous-stations ou nécessaires à la sécurité des circulations, situées dans les bâtiments de la SNCF ;
- les cours des chantiers de transport combiné.

D. -Autres actifs

- terrains supportant les voies citées en A et les bâtiments cités en C ;
- terrains et bâtiments non liés à l'exploitation des services de transport, à l'exception de ceux affectés au logement social ou au logement des agents de la SNCF par nécessité de service et de ceux affectés aux activités sociales.

Au regard de ce qui précède tout va bien et c'est d'ailleurs ce que les deux entreprises et en particulier la SNCF laissent entendre. Mais à bien regarder la « Contribution à l'évaluation de la réforme ferroviaire » faite par RFF à la demande du gouvernement, le nouveau propriétaire des infrastructures reconnaît qu'à propos du patrimoine, il existe des divergences. L'enjeu représente un peu plus de 15 millions d'euros par an.

En effet, le principe fixé par la loi est que les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport deviennent la propriété de RFF, alors que la SNCF conserve la gestion des autres biens.

Selon RFF, la SNCF ferait une lecture extensive de ces dernières dispositions et conteste devant le juge administratif les décisions prises à cet égard par les ministres concernés, sur avis d'une commission d'arbitrage mise en place par décret.

§III. LES DEFIS CERTAINS POUR LES DEUX ENTREPRISES

l'harmonisation technique des structures et des infrastructures au plan européen est l'un des enjeux qui vise directement RFF (A) alors que la SNCF doit se préparer pour la concurrence (B).

A.RFF: L'harmonisation technique des structures et du matériel

La libre circulation sur le réseau européen est très handicapée pour des questions de disharmonies techniques qui concernent notamment la nature du courant, le gabarit des trains, la signalisation et le système de distribution des billets. En France même, deux types de courants coexistent encore et, sur la ligne Rennes-Paris ; par exemple, un changement de courant intervient à l'entrée de la gare de Montparnasse⁴⁴. L'écartement des rails est très différent entre l'Espagne et la France. Le courant de traction utilisée en France (50 hz, 25.000 volts) est différent de celui qu'utilise l'Allemagne (16 2/3 hz, 15.000 volts).

Selon des experts, ces différences qui ne sont pas techniquement insurmontables impliquent cependant des coûts supplémentaires d'une importance telle qu'ils rendent le rail un peu moins compétitif par rapport à la route. Il est certain qu'à l'heure actuelle il n'est pas possible de résorber toutes ces différences techniques. Leur prise en compte s'est cependant déjà manifestée tant au niveau communautaire avec l'adoption d'une directive sur l'interopérabilité du réseau de trains à grande vitesse. Cette directive vise à créer un cadre pour l'établissement d'exigences essentielles, de spécifications techniques et normes afin de favoriser la circulation sur le réseau européen. Par ailleurs, certains opérateurs européens, parmi lesquels la SNCF et la Deutsche Bahn ont entrepris des recherches sur la mise en place d'un système européen de contrôle-commande des trains. Initiative soutenue par la communauté dans le cadre du quatrième programme-cadre de recherche.

La France a transposé par étapes successives les « directives filles » relative aux licences et répartition des sillons de 1995.

Le décret d'application de « la loi du 13 février 1997 portant la création de RFF » pose les principes d'une redevance d'infrastructure indispensable pour permettre à la SNCF d'utiliser le réseau ferré national. Un arrêté ministériel fixe les barèmes de

⁴⁴ Nicolas ABOUT, rapport d'information n°331 fait au nom de la délégation du Sénat pour l'Union européenne.

tarifs. Ces tarifs sont les mêmes pour la SNCF et pour tout autre opérateur ferroviaire.

B.SNCF: Concurrence ou coopération: un équilibre délicat⁴⁵

Selon madame Loyola de Palacio la commissaire européenne en charge des transports, il faut créer une concurrence régulée⁴⁶ car comme tout secteur qui s'ouvre à la concurrence, une régulation efficace est indispensable.

L'année 2003 marquera le début (en théorique) de la libéralisation d'abord du réseau trans-européen soit 50 000 kilomètres de lignes⁴⁷ et à partir de 2008 de l'ensemble du réseau pour les services de fret internationaux. Cette démarche de la commission doit donc déjà alerter les entreprises de transport afin qu'elle mettent en route les réformes utiles et nécessaire, pour pouvoir affronter la concurrence annoncée.

La SNCF devra donc partager le réseau français tout comme elle-même devra aller circuler sur les réseaux des autres Etats membres de l'Union européenne.

Le paquet ferroviaire adopté le 23 janvier 2002 par la commission européenne comprend entre autres, la libéralisation du cabotage ferroviaire (c'est-à-dire :la possibilité pour une compagnie italienne de faire des liaisons Paris-Le Havre ou toute autre ligne). Il faut cependant et rapidement affirmer que ce cabotage ne visera pour l'instant que le transport du fret et non des passagers qui lui pourrait suivre en 2008.

La SNCF devra ainsi faire face à des challengers que sont les autres compagnies de transport connues et des opérateurs transportant pour compte propre.

Les premières batailles à mener le seront contre elle-même :comment sortir de la logique des grèves à répétition qui caractérise encore la SNCF ?. Il semble que la vitesse moyenne des trains de fret ne dépasse pas les dix-huit kilomètres à l'heure !, si ce chiffre s'avère exact il pourrait devoir beaucoup aux mouvements sociaux mais pas seulement.

En effet, il faut encore signaler que la SNCF est « le premier routier de France » si l'on en croit à ses nombreuses participations dans le capital de plusieurs transporteurs routiers.

⁴⁵ M. Nicolas ABOUT, Sénateur :« Le projet communautaire de réforme des règles du transport ferroviaire en Europe », Rapport d'Information n° 331 fait au nom de la délégation du Sénat pour l'Union européenne

⁴⁶ Intervention lors de la conférence « competition and the development of european railways :path and perspective compared » tenue à Rome le 16 février 2001. source : site internet de la documentation française.

⁴⁷ source :Le figaro économie du 22 janvier 2000

Peut-on en tirer que la SNCF délaierait le fret ferroviaire parce qu'elle trouverait son compte dans le transport routier ? La réponse à cette question ne peut pas être entièrement positive.

Selon Monsieur Nicolas ABOUT⁴⁸, la Commission européenne est consciente des particularités de ce secteur et n'a jusqu'à présent jamais interdit purement et simplement des accords de coopération dans le secteur du transport ferroviaire. Elle a en revanche parfois posé des conditions contraignantes à la réalisation de ces coopérations, conditions qui sont susceptibles de dissuader les compagnies ferroviaires de développer leur offre en dehors du pays où elles sont établies. La politique de concurrence dans le transport ferroviaire La Commission européenne a rendu plusieurs décisions concernant des accords passés entre entreprises pour la mise en oeuvre d'un service ferroviaire. Le plus souvent, elle a accordé une exemption à ces accords en considérant que les avantages attendus de ces coopérations étaient plus importants que la restriction à la concurrence qu'ils impliquaient. Elle a néanmoins posé des conditions à cette exemption.

En 1992, la Commission européenne a condamné à une forte amende l'Union internationale des Chemins de fer (UIC) à propos d'un accord entre compagnies concernant les conditions de commercialisation des billets internationaux de transport de voyageurs. Le transport international par chemin de fer, qui suppose une addition de parcours nationaux, nécessite une coopération entre entreprises ferroviaires. La Commission a condamné cet accord, notamment parce qu'il prévoyait que chaque réseau ferroviaire avait la maîtrise de l'agrément des agences de voyage situées sur son territoire. Cette décision a été annulée par le tribunal de première instance et est maintenant devant la Cour de justice des Communautés européennes.

En juillet 1994, la Commission a accordé une exemption aux accords intervenus entre British Rail, la SNCF et Intercontainer. Ces accords ont conduit à la création d'une nouvelle société ACI, opérateur de transport combiné chargé de

⁴⁸ M. Nicolas ABOUT, Sénateur : « Le projet communautaire de réforme des règles du transport ferroviaire en Europe », Rapport d'Information n° 331 fait au nom de la délégation du Sénat pour l'Union européenne

commercialiser les services ferroviaires de transport intermodal passant par le tunnel sous la Manche. Ces accords sont complétés par un accord de fourniture de wagons au profit d'ACI (l'utilisation du tunnel sous la Manche implique le recours à des wagons spéciaux).

La Commission européenne a posé des conditions à l'exemption : BritishRail et la SNCF devront fournir à tout opérateur de transport combiné les mêmes services que ceux offerts à leur filiale ACI. En outre, elles devront louer à tout opérateur les wagons spécialisés dont elles disposent pour les transports de conteneurs non utilisés pendant six mois.

Une décision similaire a été rendue le 21 septembre 1994, à propos de l'entreprise European Night Services (ENS) créée par les réseaux britannique, français, allemand et néerlandais pour l'exploitation et la commercialisation de transports ferroviaires de voyageurs entre la Grande-Bretagne et le continent par le tunnel sous la Manche.

Enfin en décembre 1994, la Commission a accordé une exemption à la convention d'utilisation des infrastructures du tunnel sous la Manche intervenue entre Eurotunnel, British Rail et la SNCF. Cette convention prévoit une répartition des sillons égalitaire entre, d'une part, les entreprises ferroviaires française et britannique pour le passage des trains, d'autre part, Eurotunnel pour le passage des navettes sur lesquelles sont placées des véhicules.

La Commission a notamment imposé à British Rail et à la SNCF de laisser pour d'éventuels nouveaux entrants 25 % de la capacité horaire du tunnel qui leur est réservée.

Ces décisions visent à permettre que d'éventuels nouveaux entrants puissent accéder à ce que la Commission appelle les " facilités essentielles ", c'est-à-dire, dans le cas du transport ferroviaire, les sillons, les wagons, les locomotives, le personnel...

Il est important de veiller à ce que la politique de concurrence n'entrave pas la coopération entre réseaux qui peut permettre des progrès substantiels dans le développement des échanges entre pays européens⁴⁹.

Ces coopérations sont aujourd'hui très nombreuses et la SNCF joue un rôle actif à cet égard. Parmi les accords passés au cours des dernières années avec des opérateurs étrangers, on peut citer :

la signature de deux accords sur le partage des recettes et des coûts de l'exploitation d'Eurostar, l'un entre British Rail et la SNCF, l'autre entre British Rail, la SNCB (opérateur belge) et la SNCF ; les trains de fret par le tunnel sous la Manche sont organisés par un organe commun à British Rail et à la SNCF, appelé Freight Management Unit.

la création d'un GEIE (Groupement européen d'intérêt économique) avec l'opérateur espagnol, la Renfe, pour les trains entre l'Espagne et la France (Madrid-Paris, Barcelone-Paris, Barcelone-Zurich, Barcelone-Milan) ;

la création de deux GEIE avec l'opérateur italien, les FS, pour les trains de jour et les trains de nuit entre l'Italie et la France.

Tous ces accords témoignent du fait que les compagnies ferroviaires ont conscience de l'apport que peut constituer pour le transport ferroviaire la prise en compte de la dimension européenne. Il ne paraît pas souhaitable de fragiliser ces accords au nom de la politique de concurrence.

⁴⁹ M. Nicolas ABOUT, Sénateur : « Le projet communautaire de réforme des règles du transport ferroviaire en Europe », Rapport d'Information n° 331 fait au nom de la délégation du Sénat pour l'Union européenne.

CONCLUSION

Au terme de cette étude qui nous a permis de prendre différents points de vue en compte, il faut ici reprendre un certain nombre de choses :

D'abord, il n'est pas encore approprié de penser « le Rail communautaire » comme une réalité. Certes, les efforts d'harmonisation techniques et conceptuels sont importants, l'action communautaire est plus que jamais lancée depuis douze ans maintenant, mais il faut malheureusement encore compter avec le rôle et l'emprise des pouvoirs publics sur la politique des chemins de fer. Rien d'étonnant à cette emprise car jusque là la dette et l'essentiel des efforts financiers incombent encore aux Etats.

Ensuite, concernant l'application de la politique communautaire en matière de chemin de fer, il semble que si les Etats Membres ont fini par tenir en compte la directive 91/440 de 1991, il l'on fait sans véritablement épouser les idéaux communautaires tels que, du moins, ceux-ci sont apparus. En effet, les visions communautaires n'ont, dans un premier temps, pris en compte que la concurrence sans toutefois prendre en considération des facteurs tels que le service public, et les aspects sociaux, pour ne citer que ceux-là. La résistance des Etats, eux-même poussés par les usagers, semble avoir porté des fruits, l'Union européenne revoit ses positions en essayant de trouver un juste équilibre entre le libéralisme des premiers jours et les attentes des usagers.

Concernant la France, la loi de réforme de 1997 a permis de clarifier le débat. RFF, propriétaire des infrastructures, a un rôle de maître d'ouvrage par délégation de l'Etat. La SNCF qui assure les missions de maîtrise d'œuvre de l'infrastructure devrait⁵⁰ aussi se recentrer sur des missions de transporteurs. L'un des principaux aspects de cette réforme concerne le transfert de la dette de la SNCF à RFF. Il ressort, en effet, des différentes analyses que ce transfert n'a fait que déplacer le

⁵⁰ De notre point de vue : lors que la concurrence sera effective, le fait pour la SNCF d'assurer ces missions de maîtrise d'œuvre des infrastructures pourrait être considéré comme du favoritisme. Il faudrait en effet que toutes les compagnies de transport soient placées dans une situation d'égalité. Cette égalité doit être réciproque dans tous les Etats Membres.

problème de la SNCF à RFF qui ne peut se désendetter tout seul. L'Etat et donc les contribuables finiront par supporter cette lourde charge.

La loi de 1997 avait prévu que les redevances d'utilisation du réseau devaient permettre à RFF de trouver un équilibre financier. Force est de constater que la SNCF est (pour l'instant du moins) la seule compagnie ferroviaire à pouvoir payer ces redevances qui sont, au dire de RFF, insuffisantes. De toutes les manières, ce que RFF reçoit d'une main, il le redonne de l'autre à la SNCF. Mais l'inconvénient réside dans la difficulté que RFF a à valider les coûts qui lui sont présentés par la SNCF puisque RFF n'est pas maître de ses coûts.

La SNCF est à l'origine des coûts de développement des infrastructures dont l'usage lui sera ensuite tarifé par RFF sur la base de coûts qui seront ceux de la SNCF !: environ 2,6 Milliards d'euros pour rémunérer les missions que la SNCF accomplit pour le compte de RFF en particulier pour entretenir le réseau alors que RFF n'aurait pas perçu plus de 2 milliards d'euros au titre de l'exercice 2001.

Dans ces conditions, il est difficile à imaginer que RFF s'échappe du cercle de la dette, les subventions de l'Etat si elles existent ne peuvent pas permettre d'éponger cette dette dans un délai raisonnable. Il faut donc douter que la réforme ferroviaire de 1997 ait atteint son objectif principal : le désendettement du système ferroviaire français. Il semble d'ailleurs que la dette de l'ensemble du rail français s'élèverait à 200 milliards de francs en 2002.

ANNEXES

I-Le Traité de Rome Titre IV Les Transports

II-Le Traité de Maastricht Titre XII Les Réseaux TransEuropéens

III-Directive du Conseil, 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE)

IV-Directive 95/18/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires

V-Directive 95/19/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure

VI-La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982

VII-Décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France

VIII-Décret n°97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de l'établissement public Réseau Frré de France

I-Le Traité de Rome Titre IV Les Transports

Article 74 (article 70 du Traité d'Amsterdam)

Les objectifs du traité sont poursuivis par les États membres, en ce qui concerne la matière régie par le présent titre, dans le cadre d'une politique commune des transports.

Article 75 (article 71 du Traité d'Amsterdam)

1. En vue de réaliser la mise en oeuvre de l'article 74 et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C et après consultation du Comité économique et social, établit:

a° des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres;

b° les conditions d'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre;

c.° es mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports;

d° toutes autres dispositions utiles.

2. Les dispositions visées aux points a) et b) du paragraphe 1 sont arrêtées au cours de la période de transition.

3. Par dérogation à la procédure prévue au paragraphe 1, les dispositions portant sur les principes du régime des transports et dont l'application serait susceptible d'affecter gravement le niveau de vie et l'emploi dans certaines régions, ainsi que l'exploitation des équipements de transport, compte tenu de la nécessité d'une adaptation au développement économique résultant de l'établissement du marché commun, sont arrêtées par le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission et après consultation du Parlement européen et du Comité économique et social.

Article 76 (article 72 du Traité d'Amsterdam)

Jusqu'à l'établissement des dispositions visées à l'article 75, paragraphe 1, et sauf accord unanime du Conseil aucun des États membres ne peut rendre moins favorables, dans leur effet direct ou indirect à l'égard des transporteurs des autres États membres par rapport aux transporteurs nationaux, les dispositions diverses régissant la matière à l'entrée en vigueur du présent traité.

Article 77 (article 73 du Traité d'Amsterdam)

Sont compatibles avec le présent traité les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public.

Article 78 (article 74 du Traité d'Amsterdam)

Toute mesure dans le domaine des prix et conditions de transport, prise dans le cadre du présent traité, doit tenir compte de la situation économique des transporteurs.

Article 79 (article 75 du Traité d'Amsterdam)

1. Doivent être supprimées, au plus tard avant la fin de la deuxième étape, dans le trafic à l'intérieur de la Communauté, les discriminations qui consistent en l'application par un transporteur, pour les mêmes marchandises sur les mêmes relations de trafic, de prix et conditions de transport différents en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés.

2. Le paragraphe 1 n'exclut pas que d'autres mesures puissent être adoptées par le Conseil en application de l'article 75, paragraphe 1.

3. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, établit, dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent traité, sur proposition de la Commission et après consultation du Comité économique et social, une réglementation assurant la mise en oeuvre des dispositions du paragraphe 1.

Il peut notamment prendre les dispositions nécessaires pour permettre aux institutions de la Communauté de veiller au respect de la règle énoncée au paragraphe 1 et pour en assurer l'entier bénéfice aux usagers.

4. La Commission, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, examine les cas de discrimination visés au paragraphe 1 et, après consultation de tout État membre intéressé, prend, dans le cadre de la réglementation arrêtée conformément aux dispositions du paragraphe 3, les décisions nécessaires.

Article 80 (article 76 du Traité d'Amsterdam)

1. L'application imposée par un État membre, aux transports exécutés à l'intérieur de la Communauté, de prix et conditions comportant tout élément de soutien ou de protection dans l'intérêt d'une ou de plusieurs entreprises ou industries particulières est interdite à partir du début de la deuxième étape, sauf si elle est autorisée par la Commission.

2. La Commission, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, examine les prix et conditions visés au paragraphe 1 en tenant compte, notamment, d'une part, des exigences d'une politique économique régionale appropriée, des

besoins des régions sous-développées, ainsi que des problèmes des régions gravement affectées par les circonstances politiques, et, d'autre part, des effets de ces prix et conditions sur la concurrence entre les modes de transport. Après consultation de tout État membre intéressé, elle prend les décisions nécessaires.

3. L'interdiction visée au paragraphe 1 ne frappe pas les tarifs de concurrence.

Article 81 (article 77 du Traité d'Amsterdam)

Les taxes ou redevances qui, indépendamment des prix de transport, sont perçues par un transporteur au passage des frontières ne doivent pas dépasser un niveau raisonnable, compte tenu des frais réels effectivement entraînés par ce passage.

Les États membres s'efforcent de réduire progressivement ces frais.

La Commission peut adresser aux États membres des recommandations en vue de l'application du présent article.

Article 82 (article 78 du Traité d'Amsterdam)

Les dispositions du présent titre ne font pas obstacle aux mesures prises dans la République fédérale d'Allemagne, pour autant qu'elles soient nécessaires pour compenser les désavantages économiques causés, par la division de l'Allemagne, à l'économie de certaines régions de la République fédérale affectées par cette division.

Article 83 (article 79 du Traité d'Amsterdam)

Un comité de caractère consultatif, composé d'experts désignés par les gouvernements des États membres, est institué auprès de la Commission. Celle-ci le consulte chaque fois qu'elle le juge utile en matière de transports, sans préjudice des attributions de la section des transports du Comité économique et social.

Article 84 (article 80 du Traité d'Amsterdam)

1. Les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

2. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, pourra décider si, dans quelle mesure et par quelle procédure des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne.

Les dispositions de procédure de l'article 75, paragraphes 1 et 3, s'appliquent.

II-Le Traité de Maastricht Titre XII Les Réseaux TransEuropéens

Article 129 B (article 154 du Traité d'Amsterdam)

1. En vue de contribuer à la réalisation des objectifs visés aux articles 7 A et 130 A et de permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales, de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, la Communauté

contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie.

2. Dans le cadre d'un système de marchés ouverts et concurrentiels, l'action de la Communauté vise à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux. Elle tient compte en particulier de la nécessité de relier les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de la Communauté.

A. Article 129 C (article 155 du Traité d'Amsterdam)

1. Afin de réaliser les objectifs visés à l'article 129 B, la Communauté:

- établit un ensemble d'orientations couvrant les objectifs, les priorités ainsi que les grandes lignes des actions envisagées dans le domaine des réseaux transeuropéens ; ces orientations identifient des projets d'intérêt commun

- met en oeuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques;

- peut appuyer les efforts financiers des États membres pour des projets d'intérêt commun financés par les États membres et identifiés dans le cadre des orientations visées au premier tiret, en particulier sous forme d'études de faisabilité, de garanties d'emprunt ou de bonifications d'intérêts; la Communauté peut également contribuer au financement, dans les États membres, de projets spécifiques en matière d'infrastructure des transports par le biais du Fonds de cohésion à créer au plus tard le 31 décembre 1993 conformément à l'article 130 D.

L'action de la Communauté tient compte de la viabilité économique potentielle des projets.

2. Les États membres coordonnent entre eux, en liaison avec la Commission, les politiques menées au niveau national qui peuvent avoir un impact significatif sur la réalisation des objectifs visés à l'article 129 B. La Commission peut prendre, en

étroite collaboration avec les États membres, toute initiative utile pour promouvoir cette coordination.

3. La Communauté peut décider de coopérer avec les pays tiers pour promouvoir des projets d'intérêt commun et assurer l'interopérabilité des réseaux.

Article 129 D (article 156 du Traité d'Amsterdam)

1. Les orientations visées à l'article 129 C, paragraphe 1, sont arrêtées par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 B et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions.

2. Les orientations et projets d'intérêt commun qui concernent le territoire d'un État membre requièrent l'approbation de l'État membre concerné.

3. Le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions, arrête les autres mesures prévues à l'article 129 C, paragraphe 1

III-Directive du Conseil, 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission(1),

vu l'avis du Parlement européen(2),

vu l'avis du Comité économique et social(3),

considérant qu'une plus grande intégration du secteur communautaire des transports est un élément essentiel du marché intérieur et que les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports dans la Communauté;

considérant qu'il importe d'améliorer l'efficacité du réseau des chemins de fer afin de l'intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer;

considérant que, pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport, les États membres doivent garantir aux entreprises ferroviaires un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché;

considérant que le développement futur et une exploitation efficace du réseau ferroviaire peuvent être facilités par une séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure; que, dans ces conditions, il est nécessaire que ces deux activités aient obligatoirement des comptes distincts et puissent être gérées séparément;

considérant que, pour stimuler la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services de transport en vue de l'amélioration du confort et des services rendus aux usagers, il convient que les États membres gardent la responsabilité générale du développement d'une infrastructure ferroviaire appropriée;

considérant que, en l'absence de règles communes concernant la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres doivent, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure, définir les modalités régissant les paiements des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire effectués par les entreprises ferroviaires et par les regroupements de ces entreprises; que ces redevances doivent satisfaire au principe de non-discrimination entre entreprises ferroviaires;

considérant que les États membres doivent veiller en particulier à ce que les entreprises ferroviaires publiques existantes jouissent d'une structure financière saine, tout en prenant soin que toute réorganisation financière qui pourrait être nécessaire soit réalisée en conformité avec les dispositions pertinentes du traité;

considérant que, en vue de faciliter le transport entre États membres, les entreprises ferroviaires doivent être libres de constituer des regroupements avec des entreprises ferroviaires établies dans d'autres États membres;

considérant que ces regroupements internationaux doivent se voir accorder des droits d'accès et de transit en ce qui concerne l'infrastructure des États membres où sont établies les entreprises qui les constituent, de même que des droits de transit dans les autres États membres lorsque le service international concerné l'exige;

considérant que, en vue de promouvoir les transports combinés, il importe d'accorder l'accès à l'infrastructure ferroviaire des autres États membres aux entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises;

considérant qu'il est nécessaire d'instituer un comité consultatif chargé d'assister la Commission et de suivre l'application de la présente directive;

considérant que, en conséquence, il convient d'abroger la décision 75/327/CEE du Conseil, du 20 mai 1975, relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les États(4),

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

B. SECTION I Objectif et champ d'application

Article premier

La présente directive vise à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité:

- par la garantie de l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires;
- par la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires, la séparation comptable étant obligatoire, la séparation organique ou institutionnelle facultative;
- par l'assainissement de la structure financière des entreprises ferroviaires;
- par la garantie de droits d'accès aux réseaux ferroviaires des États membres pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises.

Article 2

1. La présente directive s'applique à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et aux activités de transport par chemin de fer des entreprises ferroviaires qui sont établies ou s'établiront dans un État membre.

2. Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux sont exclues du champ d'application de la présente directive.

Article 3

Aux fins de la présente directive on entend par:

-«entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise;

-«gestionnaire de l'infrastructure»: toute entité publique ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité;

-«infrastructure ferroviaire»: l'ensemble des éléments visés à l'annexe I partie A du règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1108/70(1), à l'exception du dernier tiret qui, aux seules fins de la présente directive, se lit comme suit: «Bâtiments affectés au service des infrastructures»;

-«regroupement international»: toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres;

-«services urbains et suburbains»: les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;

-«services régionaux»: les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d'une région.

C. SECTION II Indépendance de gestion des entreprises ferroviaires

Article 4

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour qu'en matière de direction, de gestion, d'administration et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires soient dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent notamment d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux des États.

Article 5

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre aux entreprises ferroviaires d'ajuster au marché leurs activités et de les gérer sous la responsabilité de leurs organes de direction, en vue de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité de service requis.

Les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, y compris en ce qui concerne les obligations de service public imposées par l'État à l'entreprise et les contrats de service public conclus par l'entreprise avec les autorités compétentes de l'État membre.

2. Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs programmes d'activité, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces programmes sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière; ils doivent en outre prévoir les moyens permettant de réaliser ces objectifs.

3. Dans le cadre des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'État et compte tenu des plans ou contrats nationaux, éventuellement pluriannuels, y compris les plans d'investissement et de financement, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres:

-de constituer avec une ou plusieurs autres entreprises ferroviaires un regroupement international;

-de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions de la section III;

-de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification sans préjudice du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable(1);

-de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;

-de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;

-de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

SECTION III Séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport

Article 6

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer, sur le plan de la comptabilité, la séparation des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'aide versée à une de ces deux activités ne peut pas être transférée à l'autre.

Les comptes relatifs aux deux activités sont tenus de façon à refléter cette interdiction.

2. Les États membres peuvent en outre prévoir que cette séparation comporte des divisions organiques distinctes au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure est assurée par une entité distincte.

Article 7

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires au développement de l'infrastructure ferroviaire nationale en prenant, le cas échéant, en compte les besoins globaux de la Communauté.

Ils veillent à la définition des normes et des règles de sécurité et au contrôle de leur application.

2. Les États membres peuvent charger les entreprises ferroviaires ou tout autre gestionnaire de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et notamment de la responsabilité des investissements, de l'entretien et du financement que comporte cette gestion sur le plan technique, commercial et financier.

3. Les États membres peuvent en outre octroyer au gestionnaire de l'infrastructure, dans le respect des articles 77, 92 et 93 du traité, un financement suffisant en rapport avec les tâches, la dimension et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux.

Article 8

Le gestionnaire de l'infrastructure applique une redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dont il assure la gestion à payer par les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qui empruntent cette infrastructure. Après consultation de ce gestionnaire, les États membres définissent les modalités de fixation de cette redevance.

La redevance d'utilisation, qui est calculée de manière à éviter toute discrimination entre entreprises ferroviaires, peut notamment tenir compte du kilométrage, de la composition du train ainsi que de toute contrainte particulière due à des facteurs tels que la vitesse, la charge de l'essieu et le niveau ou la période d'utilisation de l'infrastructure.

D. SECTION IV Assainissement financier

Article 9

1. Les États membres mettent en place, conjointement avec les entreprises ferroviaires publiques existantes, des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement de ces entreprises jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et pour réaliser l'assainissement de la situation financière de celles-ci.

2. À cette fin, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises, un service distinct d'amortissement des dettes.

Au passif de ce service peuvent être transférés, jusqu'à extinction, tous les emprunts de l'entreprise contractés tant pour le financement des investissements que pour la couverture d'excédents de dépenses d'exploitation résultant de l'activité de transport par chemin de fer ou de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les dettes provenant d'activités de filiales ne peuvent pas être prises en compte.

3. L'octroi des aides des États membres destinées à l'annulation des dettes visées au présent article se fait dans le respect des articles 77, 92 et 93 du traité.

E. SECTION V Accès à l'infrastructure ferroviaire

Article 10

1. Les regroupements internationaux se voient reconnaître des droits d'accès et de transit dans les États membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent, ainsi que des droits de transit dans les autres États membres pour les prestations des services de transport internationaux entre les États membres où sont établies les entreprises constituant lesdits regroupements.

2. Les entreprises ferroviaires relevant du champ d'application de l'article 2 se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure des autres États membres aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises.

3. Les regroupements internationaux et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises concluent les accords administratifs, techniques et financiers requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée afin de régler les questions de régulation et de sécurité du trafic relatives aux services de transports internationaux visés aux paragraphes 1 et 2. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires.

F. SECTION VI Dispositions finales

Article 11

1. Les États membres peuvent saisir la Commission de toute question concernant l'application de la présente directive. La Commission, après avoir consulté le comité prévu au paragraphe 2 sur ces questions, prend les décisions appropriées.

2. La Commission est assistée par un comité consultatif composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Article 12

Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de la directive 90/531/CEE du Conseil, du 17 septembre 1990, relative aux procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications(1)

Article 13

La décision 75/327/CEE est abrogée avec effet au 1er janvier 1993.

Les références faites à la décision abrogée s'entendent comme faites à la présente directive.

Article 14

La Commission présente au Conseil, avant le 1er janvier 1995, un rapport concernant l'application de la présente directive, accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement des chemins de fer, notamment dans le domaine des transports internationaux de marchandises.

Article 15

Les États membres prennent, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1er janvier 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 29 juillet 1991.

Par le Conseil Le Président H. VAN DEN BROEK

IV-Directive 95/18/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires

DIRECTIVE 95/18/CE DU CONSEIL du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Comité économique et social (2),

statuant conformément à la procédure de l'article 189 C du traité (3),

considérant que le marché unique doit comprendre un espace sans frontières

intérieures, dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est garantie;

considérant que le principe de la libre prestation de services doit être appliqué au secteur ferroviaire, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de ce secteur;

considérant que la directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires (4), prévoit certains droits d'accès au trafic international par chemin de fer pour des entreprises ferroviaires et regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires;

considérant que, pour garantir que les droits d'accès aux infrastructures ferroviaires sont appliqués sur une base uniforme et non discriminatoire dans toute la Communauté, il convient d'instaurer une licence pour les entreprises ferroviaires,

lorsqu'elles effectuent les services visés à l'article 10 de la directive 91/440/CEE;

considérant qu'il convient de maintenir le champ d'application de la directive 91/440/CEE, y compris les exceptions y prévues pour les services régionaux, urbains et suburbains, tout en précisant que les opérations de transport par des services de navette à travers le tunnel sous la Manche sont également exclues de ce champ d'application;

considérant que, dans cette optique, la licence délivrée par un État membre doit être reconnue valable dans toute la Communauté;

considérant que les conditions communautaires d'accès ou de transit à l'infrastructure ferroviaire seront réglées par d'autres dispositions de la législation communautaire;

considérant que, vu le principe de subsidiarité et afin de garantir l'uniformité et la transparence requises, il convient que la Communauté établisse les grands principes de ce système de licence, en laissant aux États membres la responsabilité de l'octroi et de l'administration des licences;

considérant que, pour garantir des services fiables et adéquats, il est nécessaire qu'une entreprise ferroviaire satisfasse à tout moment à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle;

considérant que, pour la protection des clients et des tiers, il est important de garantir que les entreprises ferroviaires sont suffisamment assurées ou ont conclu d'autres arrangements équivalents afin de couvrir les risques de responsabilité civile;

considérant qu'il est opportun de régler dans ce même cadre les questions de la suspension ou du retrait de la licence ainsi que de la délivrance de licences temporaires;

considérant que l'entreprise ferroviaire reste, par ailleurs, tenue de respecter les dispositions nationales et communautaires relatives à l'exploitation de services ferroviaires, imposées de manière non discriminatoire, visant à assurer qu'elle est à même d'exercer en toute sécurité son activité sur des parcours spécifiques;

considérant que, pour assurer le fonctionnement efficace des transports ferroviaires internationaux, il est nécessaire que les entreprises ferroviaires respectent les accords en vigueur dans ce domaine;

considérant, enfin, que les procédures de délivrance, de maintien et de modification des licences aux entreprises ferroviaires doivent répondre à un souci général de transparence et de non-discrimination,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

G. SECTION I Objectif et champ d'application

Article premier

1. La présente directive concerne les critères applicables à la délivrance, la prorogation ou la modification des licences, par un État membre, destinées aux entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans la Communauté, lorsqu'elles effectuent les services visés à l'article 10 de la directive 91/440/CEE dans les conditions dudit article.

2. Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains et régionaux sont exclues du champ d'application de la présente directive. Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux dont l'activité est limitée à la fourniture de services de navette transportant des véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche sont également exclus du champ d'application de la présente directive.

3. La validité de la licence s'étend à l'ensemble du territoire de la Communauté.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) « entreprise ferroviaire », toute entreprise à statut privé ou public, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise;

b) « licence », une autorisation accordée par l'État membre à une entreprise à laquelle la qualité d'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services de transport;

c) « autorité responsable des licences », l'organisme chargé par l'État membre de délivrer les licences;

d) - « services urbains et suburbains », les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues,

- « services régionaux », les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d'une région.

Article 3

Chaque État membre désigne l'organisme responsable de la délivrance des licences et de l'exécution des obligations découlant de la présente directive.

H. SECTION II Conditions d'obtention de la licence

Article 4

1. Une entreprise ferroviaire a le droit de demander une licence dans l'État membre où elle est établie.

2. Les États membres n'accordent pas de licences ou ne prorogent pas leur validité lorsqu'il n'est pas satisfait aux exigences de la présente directive.

3. Toute entreprise ferroviaire qui satisfait aux exigences de la présente directive est autorisée à recevoir une licence.

4. Aucune entreprise ferroviaire ne sera autorisée à effectuer des services de transport ferroviaire entrant dans le champ d'application de la présente directive si elle ne possède pas la licence appropriée au type de services en question.

Toutefois, cette licence ne donne pas droit par elle-même à l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

Article 5

1. Toute entreprise ferroviaire doit pouvoir démontrer aux autorités responsables des licences dans l'État membre concerné, dès avant le début de ses activités, qu'elle pourra à tout moment répondre à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi que de couverture de sa responsabilité civile, visées aux articles 6 à 9.

2. Aux fins du paragraphe 1, toute entreprise qui demande une licence doit fournir tous les renseignements utiles.

Article 6

Les États membres définissent les conditions dans lesquelles les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites de façon à garantir que l'entreprise ferroviaire qui demande une licence ou les personnes responsables de la gestion:

- n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial,
- n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite,
- n'ont pas été condamnées pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport,
- n'ont pas été condamnées pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de protection du travail.

Article 7

1. Les exigences en matière de capacité financière sont satisfaites quand l'entreprise ferroviaire qui demande une licence peut apporter la preuve qu'elle pourra faire face à ses obligations réelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes, pour une période de douze mois.

2. Aux fins du paragraphe 1, toute demande de licence est accompagnée au moins des informations indiquées à l'annexe titre I.

Article 8

1. Les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsque:

a) l'entreprise ferroviaire qui demande la licence a ou aura une organisation de gestion et possède les connaissances et/ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces en ce qui concerne le type d'opérations spécifiées dans la licence;

b) le personnel responsable de la sécurité, notamment les conducteurs, possède une

qualification pleinement adaptée à son domaine d'activité;

c) le personnel, le matériel roulant et l'organisation sont de nature à assurer aux services effectués un haut niveau de sécurité.

2. Aux fins du paragraphe 1, toute demande de licence est accompagnée au moins des informations indiquées à l'annexe titre II.

3. Le respect des exigences en matière de qualification est à prouver par la présentation de pièces justificatives correspondantes.

Article 9

Une entreprise ferroviaire doit être suffisamment assurée ou avoir pris des dispositions équivalentes pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accidents, notamment en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

I. SECTION III Validité de la licence

Article 10

1. Les licences restent valables aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les obligations prévues par la présente directive. Toutefois, l'autorité responsable peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers, de cinq ans au maximum.

2. Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Article 11

1. L'autorité responsable des licences peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences de la présente directive, et notamment de son article 5, par une entreprise ferroviaire à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.

L'autorité responsable des licences suspend ou retire la licence si elle constate que l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences de la présente directive, et notamment de son article 5.

2. Lorsque l'autorité responsable des licences d'un État membre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans la présente directive par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre État membre, elle en informe sans délai cette autorité.

3. Sans préjudice du paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, l'autorité responsable des licences peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est, toutefois, valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

4. Lorsqu'une entreprise ferroviaire a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'une licence, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'agrément ou être suspendue.

Dans le cas de démarrage d'activité, l'entreprise ferroviaire peut demander qu'un délai plus long soit fixé en tenant compte de la spécificité des services fournis.

5. En cas de modification affectant la situation juridique d'une entreprise ferroviaire, notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle

demande d'agrément. L'entreprise ferroviaire en cause peut poursuivre ses activités, à moins que l'autorité responsable des licences ne décide que la sécurité est compromise; dans ce cas, la décision doit être motivée.

6. Si une entreprise ferroviaire envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise à l'autorité responsable des licences en vue d'un réexamen.

7. Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entreprise ferroviaire, l'autorité responsable des licences ne l'autorise pas à conserver sa licence si elle est convaincue qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

8. Quand l'autorité responsable des licences a suspendu, retiré ou modifié une licence, l'État membre concerné en informe immédiatement la Commission. La Commission informe aussitôt les autres États membres.

Article 12

Outre les exigences fixées par la présente directive, l'entreprise ferroviaire est également tenue de respecter les prescriptions de la législation nationale compatibles avec la législation communautaire, imposées de manière non discriminatoire, notamment en ce qui concerne:

- les exigences techniques et opérationnelles spécifiques pour les services ferroviaires,
- les exigences de sécurité s'appliquant au personnel, au matériel roulant et à l'organisation interne de l'entreprise,
- les dispositions concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et les droits des travailleurs et des consommateurs.

Article 13

Les entreprises ferroviaires doivent respecter les accords applicables aux transports ferroviaires internationaux en vigueur dans les États membres dans lesquels elles exercent leurs activités.

J. SECTION IV Disposition transitoire

Article 14

Une période transitoire de douze mois est accordée aux entreprises ferroviaires qui assurent des services ferroviaires à la date limite de transposition visée à l'article 16 paragraphe 2 pour leur permettre de se conformer aux dispositions de la présente directive. Cette période transitoire ne concerne pas les dispositions qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité des services ferroviaires.

K. SECTION V Dispositions finales

Article 15

1. Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par l'État membre concerné, qui en informe la Commission.

2. L'autorité responsable des licences statue sur la demande de délivrance, en tenant compte de tous les éléments dont elle dispose, le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées à l'annexe, lui ont été présentées. Elle communique sa décision à l'entreprise qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions de l'autorité responsable des licences sont soumises à un contrôle juridictionnel.

Article 16

1. La Commission présente au Conseil, deux ans après la mise en application de la présente directive, un rapport sur cette application, accompagné, le cas échéant, de propositions concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement des chemins de fer, notamment pour ce qui est de la possibilité d'élargir le champ d'application de la présente directive.

2. Les États membres prennent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de deux ans à partir de la date de son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.

3. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 2, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 17

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 18

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 19 juin 1995.

Par le Conseil Le président B. PONS

ANNEXE

L. I. Informations visées à l'article 7 paragraphe 2

1. L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:

a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;

b) fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;

c) capital d'exploitation;

d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;

e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise.

2. Le demandeur ne présente notamment pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour l'activité de l'entreprise.

3. L'autorité peut exiger notamment la présentation d'un rapport d'expertise et de documents appropriés établis par une banque, une caisse d'épargne publique, un commissaire aux comptes ou un expert comptable assermenté. Ces documents doivent comporter des informations relatives aux éléments visés au point 1.

II. Informations visées à l'article 8 paragraphe 2

1. Informations sur la nature et l'entretien du matériel roulant, notamment en ce qui concerne les normes de sécurité.

2. Informations sur les qualifications du personnel responsable de la sécurité et modalités de formation du personnel.

V-Directive 95/19/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure

DIRECTIVE 95/19/CE DU CONSEIL du 19 juin 1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Comité économique et social (2),

statuant conformément à la procédure de l'article 189 C du traité (3),

considérant qu'une plus grande intégration du secteur communautaire des transports constituent un élément vital du secteur des transports dans la Communauté;

considérant que le principe de la libre prestation de services doit être appliqué au secteur ferroviaire, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de ce secteur;

considérant que la directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires (4), prévoit certains droits d'accès au trafic international par chemin de fer pour des entreprises ferroviaires et des regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires;

considérant qu'il est important de garantir que, lorsque les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent effectuent les services visés à l'article 10 de la directive 91/440/CEE, ils bénéficient pleinement des nouveaux droits d'accès; que, pour ce faire, il convient d'instaurer un système non discriminatoire et uniforme de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et de perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure, dans la Communauté; considérant qu'il convient de maintenir le champ d'application de la directive 91/440/CEE, y compris les exceptions y prévues pour les services régionaux, urbains et suburbains, tout en précisant que les opérations de transport par des services de navette à travers le tunnel sous la Manche sont également exclues de ce champ d'application;

considérant que, en application du principe de subsidiarité, il convient que la Communauté définisse les grands principes de ce système, en laissant aux États membres le soin de mettre en place les règles détaillées d'exécution pratique afférente;

considérant que les États membres doivent garantir une souplesse suffisante dans la répartition des capacités d'infrastructure de manière à permettre une utilisation efficace et optimale de cette infrastructure;

considérant qu'il est, toutefois, nécessaire d'accorder certaines priorités lors de la répartition des capacités d'infrastructures, notamment en faveur des services publics et des services effectués sur une infrastructure ferroviaire spécifique;

considérant qu'il est, en outre, nécessaire de prévoir la possibilité d'accorder des droits spéciaux en ce qui concerne la répartition des capacités d'infrastructure si ces droits sont indispensables pour assurer des services de transport appropriés ou pour permettre le financement d'infrastructures nouvelles;

considérant enfin que le gestionnaire de l'infrastructure doit se trouver dans une situation financière lui permettant de couvrir les dépenses d'infrastructure;

considérant qu'il est, par ailleurs, nécessaire d'établir des conditions non discriminatoires en ce qui concerne la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure dans un même marché;

considérant que l'utilisation efficace des capacités d'infrastructure requiert des critères généraux communs de fixation des redevances;

considérant que, dans un souci général de transparence et de non-discrimination, il convient d'arrêter des règles communes concernant les procédures de répartition des capacités d'infrastructure et de perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure;

considérant que, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, l'entreprise ferroviaire doit, en vue de l'accès à une infrastructure déterminée, être titulaire d'un certificat de sécurité, basé sur certains critères communs et sur les dispositions nationales, délivré par l'instance compétente pour l'infrastructure empruntée; que, en outre, elle doit conclure, avec le gestionnaire de l'infrastructure, les accords techniques, administratifs et financiers qui s'imposent;

considérant qu'il est nécessaire de garantir des possibilités de recours devant une instance indépendante contre les décisions prises par les autorités et les organismes compétents en matière de répartition des capacités d'infrastructure et de perception des redevances d'utilisation des infrastructures; que cette possibilité de recours est notamment requise pour résoudre des éventuels conflits d'intérêt au cas où le gestionnaire de l'infrastructure qui est en même temps l'exploitant des services de transport serait chargé de la répartition des sillons et/ou de la perception de redevances d'utilisation des infrastructures,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

M. SECTION I Objectif et champ d'application

Article premier

1. La présente directive a pour objet de définir les principes et les procédures à suivre pour la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure concernant les entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans la Communauté et les regroupements internationaux qu'elles constituent, lorsque ces entreprises et regroupements effectuent les services visés à l'article 10 de la directive 91/440/CEE dans les conditions dudit article.

2. Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux sont exclues du champ d'application de la présente directive.

Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux dont l'activité est limitée à la fourniture de services de navette transportant des véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche sont également exclus du champ d'application de la présente directive.

3. Les capacités d'infrastructure ferroviaire sont réparties par attribution des sillons selon la législation communautaire et la législation nationale.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) « entreprise ferroviaire », toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise;

b) « regroupement international », toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres;

c) « gestionnaire de l'infrastructure », toute entité publique ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité;

d) « sillon », la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné;

e) « répartition », l'affectation des capacités d'infrastructure ferroviaire par un organisme de répartition;

f) « organisme de répartition », l'autorité et/ou le gestionnaire de l'infrastructure chargé par les États membres de répartir les capacités d'infrastructure.

N. SECTION II Répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire

Article 3

Chaque État membre désigne l'organisme de répartition, conformément aux exigences de la présente directive. L'organisme de répartition, qui aura connaissance de l'ensemble des sillons disponibles, veille notamment à ce que:

- la capacité d'infrastructure ferroviaire soit répartie sur une base équitable et non discriminatoire,

- la procédure de répartition permette une utilisation efficace et optimale de l'infrastructure sous réserve des articles 4 et 5.

Article 4

1. Les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer que lors de la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire la priorité soit donnée aux services ferroviaires suivants:

a) services fournis dans l'intérêt du public, tels qu'ils sont définis dans le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (1);

b) services qui, sans préjudice des articles 85, 86 et 90 du traité, sont effectués totalement ou partiellement sur une infrastructure spécifiquement construite ou aménagée pour ces services (lignes spéciales à grande vitesse ou spécialisées dans le fret).

Cette disposition s'applique sans discrimination à l'égard de tous les services fournis en application de l'article 1er dont les caractéristiques sont comparables et les prestations similaires.

2. En ce qui concerne les services fournis conformément au paragraphe 1 point a), les États membres peuvent dédommager le gestionnaire de l'infrastructure des pertes financières dues à l'obligation d'allouer une certaine capacité d'infrastructure dans l'intérêt des services publics.

Article 5

Les États membres peuvent accorder à des entreprises ferroviaires qui fournissent certains types de services ou les fournissent dans certaines régions, des droits spéciaux en matière de répartition des capacités d'infrastructure sur une base non discriminatoire, si ces droits sont indispensables pour assurer un bon niveau de service public ou une utilisation efficace de la capacité d'infrastructure, ou pour permettre le financement d'infrastructures nouvelles, sans préjudice des articles 85, 86 et 90 du traité.

O. SECTION III Perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure

Article 6

1. Les comptes du gestionnaire d'une infrastructure doivent, dans des conditions normales d'activité, présenter au moins un équilibre considéré sur une période de temps raisonnable entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des contributions de l'État et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut financer la mise au point de l'infrastructure, y compris la fourniture ou le renouvellement des actifs physiques, et tirer un bénéfice des capitaux engagés.

Article 7

Les redevances perçues sur des services de nature équivalente dans un même marché s'appliquent sans discrimination.

Après consultation du gestionnaire de l'infrastructure, les États membres définissent les modalités de fixation de ces redevances. Ces modalités doivent donner au gestionnaire de l'infrastructure la possibilité de commercialiser de façon efficace les capacités d'infrastructure dont il dispose.

Article 8

1. Les redevances perçues par le gestionnaire de l'infrastructure sont fixées, notamment selon la nature du service, la période du service, la situation du marché ainsi que la nature et l'usure de l'infrastructure.

2. Les États membres peuvent prévoir la possibilité de conclure un accord global avec le gestionnaire de l'infrastructure sur les procédures de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure pour des services publics conformément au règlement (CEE) n° 1191/69.

Article 9

1. Le paiement des redevances se fait auprès du/des gestionnaire(s) de l'infrastructure.

2. Les États membres peuvent exiger que le gestionnaire de l'infrastructure fournisse toute information nécessaire leur permettant de s'assurer que les redevances sont perçues sur une base non discriminatoire.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure communique en temps utile aux entreprises ferroviaires qui utilisent ses infrastructures pour effectuer les services visés à l'article 10 de la directive 91/440/CEE toutes les modifications importantes de la qualité ou de la capacité de l'infrastructure concernée.

SECTION IV Dispositions générales

Article 10

1. Les États membres arrêtent les procédures de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire visées à l'article 1er paragraphe 3. Ces procédures sont publiées par l'État membre concerné et la Commission en est informée.

2. La demande de capacité d'infrastructure est présentée à l'organisme de répartition de l'État membre sur le territoire duquel a lieu le départ du service concerné.

3. L'organisme de répartition auquel est présentée la demande informe immédiatement ses homologues intéressés. Ces derniers se prononcent le plus rapidement possible et au plus tard un mois après réception des informations

nécessaires, chaque organisme de répartition pouvant refuser une demande. Ils informent immédiatement l'organisme de répartition auquel la demande a été présentée.

L'organisme de répartition auquel une demande a été présentée se prononce sur la demande - en concertation avec ses homologues concernés - le plus rapidement possible et au plus tard deux mois après la date à laquelle toutes les informations nécessaires ont été transmises.

Une demande qui a été refusée pour cause de capacités insuffisantes est réexaminée lors de la prochaine modification des horaires pour les itinéraires concernés si l'entreprise qui a introduit la demande le souhaite. Les dates de ces adaptations et les autres arrangements administratifs sont à la disposition des parties intéressées.

La décision est communiquée à l'entreprise qui a présenté la demande. Tout refus doit être motivé.

4. L'entreprise qui présente une demande peut directement prendre contact avec les autres organismes de répartition intéressés à condition que l'organisme de répartition auquel la demande a été présentée en soit informé.

5. Les entreprises de chemins de fer auxquelles des capacités d'infrastructure ont été attribuées prennent les accords administratifs, techniques et financiers nécessaires avec les gestionnaires de l'infrastructure.

Article 11

1. Les États membres prévoient l'obligation de présenter en outre un certificat de sécurité fixant les exigences imposées aux entreprises ferroviaires en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur les trajets concernés.

2. En vue de l'obtention du certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit respecter les prescriptions de la législation nationale compatibles avec la législation communautaire, imposées de manière non discriminatoire en ce qui concerne les exigences techniques et opérationnelles spécifiques pour les services ferroviaires et les exigences de sécurité s'appliquant au personnel, au matériel roulant et à l'organisation interne de l'entreprise.

Elle doit notamment fournir la preuve que son personnel affecté à la conduite et à l'accompagnement des trains effectuant les services visés à l'article 10 de la directive 91/440/CEE possède la formation requise pour se conformer aux règles de circulation appliquées par le gestionnaire de l'infrastructure et pour respecter les consignes de sécurité qui lui sont imposées dans l'intérêt de la circulation des trains.

L'entreprise doit, en outre, prouver que le matériel roulant composant ces trains a été agréé par l'autorité publique ou par le gestionnaire de l'infrastructure et contrôlé suivant les règlements d'exploitation en vigueur sur l'infrastructure empruntée. Le certificat de sécurité est délivré par l'instance désignée à cet effet par l'État membre où se trouve l'infrastructure empruntée.

Article 12

Les États membres peuvent prévoir la possibilité que les demandes d'accès aux infrastructures s'accompagnent d'un dépôt de garantie ou qu'une sûreté comparable est constituée.

Si une entreprise ayant présenté une demande n'utilise pas un sillón qui lui est attribué, un montant pourra être prélevé sur le dépôt pour les frais de gestion de la demande et tout manque à gagner dû à la non-utilisation des capacités d'infrastructure concernées.

Dans les autres cas, le dépôt/cautionnement est entièrement remboursé.

P. SECTION V Dispositions finales

Article 13

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions prises en matière de répartition des capacités d'infrastructure ou en matière de perception des redevances sont susceptibles d'un recours devant une instance indépendante sur demande écrite d'une entreprise ferroviaire. Cette instance se prononce dans les deux mois qui suivent la communication de toutes les informations nécessaires.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions prises conformément au paragraphe 1 sont soumises à un contrôle juridictionnel.

Article 14

1. La Commission présente au Conseil, deux ans après la mise en application de la présente directive, un rapport sur cette application, accompagné, le cas échéant, de propositions concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement des chemins de fer, notamment pour ce qui est de la possibilité d'élargir le champ d'application de la présente directive.

2. Les États membres prennent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard deux ans à partir de son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.

3. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 2, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de la publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 15

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 19 juin 1995.

Par le Conseil Le président B. PONS

VI-La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982

A. Des différents mode de transport

CHAPITRE 1^{er} Du transport ferroviaire

Article 18

Il est créé, à compter du 1^{er} janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français ». Cet établissement a pour objet :

- d'exploiter selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national ;

- d'assurer, selon les mêmes principes, les missions de gestion de l'infrastructure prévues à l'article 1^{er} de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France ».

Cet établissement est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à cette mission. Il peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire. La gestion de ces filiales est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe ; elles ne peuvent notamment pas recevoir les concours financiers de l'Etat prévus au paragraphe II de l'article 24 de la présente loi.

Les modalités de gestion des autres réseaux ferroviaires ouverts au public sont fixées par des textes particuliers.

Article 19

Les biens immobiliers dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1937 sont remis en dotation à l'établissement public. Les biens immobiliers des autres réseaux de chemin de fer appartenant à l'Etat peuvent être remis en dotation à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

Les biens mobiliers antérieurement concédés à la société anonyme sont attribués en toute propriété et à titre gratuit à l'établissement public.

Les biens mobiliers des autres réseaux de chemin de fer appartenant à l'Etat peuvent être attribués en toute propriété et à titre gratuit à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

Tous les droits et obligations résultant soit des actes ou conventions passées par la société anonyme, soit des participations prises par elle dans des sociétés, groupements ou organismes tiers sont transférés à l'établissement public.

Ces transferts ne donnent lieu ni à indemnité, ni à perception d'impôts, droits, taxes, salaires ou honoraires.

Article 20

Les biens immobiliers affectés au service public du transport ferroviaire et aménagés spécialement à cette fin ont le caractère de domaine public.

Sous réserve des dispositions législatives applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert ; il peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

Il peut procéder à tous travaux de construction ou de démolition. Il assume toutes les obligations du propriétaire. Il agit et défend en justice aux lieu et place de l'Etat.

Les biens immobiliers acquis par l'établissement le sont au nom de l'Etat. S'ils appartiennent déjà à l'Etat, leur incorporation au domaine géré par l'établissement donne lieu au versement par l'établissement à l'Etat d'une indemnité égale à leur valeur vénale.

Les biens immobiliers utilisés, pour la poursuite de ses missions, par l'établissement peuvent être repris par l'Etat ou cédés à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou, à défaut, après déclassement, être aliénés par l'établissement public et à son profit ;

dans le premier cas, l'Etat ou la collectivité territoriale intéressée verse à l'établissement une indemnité égale à leur valeur vénale.

Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions juridiques et financières des opérations de déclassement, de changement d'utilisation ou d'aliénation, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Q. Article 21

Le conseil d'administration de l'établissement est composé de dix-huit membres dont :

- sept représentants de l'Etat ;
- cinq membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers et nommés par décret ;
- six membres, dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200.

Le président du conseil d'administration est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret en conseil des ministres.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les statuts de l'établissement et détermine les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration.

Article 22

I. - L'organisation des liaisons ferroviaires inscrites au plan régional des transports, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, fait l'objet de conventions passées entre la région et la Société nationale des chemins de fer français.

La région est consultée sur les modifications de la consistance générale des services assurés, dans son ressort, par la Société nationale des chemins de fer français.

Toute ouverture ou fermeture de lignes, toute création ou suppression de points d'arrêt sont soumises pour avis à la région, aux départements et aux communes concernées.

II. - A la demande des collectivités régionales intéressées, une commission consultative peut être instituée auprès de chaque direction régionale de l'établissement public. Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de cette commission et ses attributions. Il détermine les règles de son organisation et de son fonctionnement. Elle est consultée notamment sur les conséquences des activités de l'établissement sur la vie économique et sociale de la région et peut faire toutes suggestions sur l'exercice et le développement de ces activités.

Article 23

La présente loi, notamment en tant qu'elle substitue un établissement public à caractère industriel et commercial à la société anonyme « Société nationale des chemins de fer français », ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de la société et de ses filiales.

Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont applicables de plein droit. Toutefois, en tant que de besoin, des décrets en Conseil d'Etat peuvent fixer les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales.

Article 24

I. - La Société nationale des chemins de fer français est dotée de l'autonomie de gestion. Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat, l'établissement public entendu, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues à l'article 3, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du service public. Un contrat de plan passé entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français dans les conditions de la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre.

II. - (Loi n° 97-135 du 13 février 1997, art. 14. III.) « La Société nationale des chemins de fer français reçoit des concours financiers de la part de l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en oeuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. Elle reçoit également des concours des collectivités territoriales, notamment en application des dispositions de l'article 22 de la présente loi ainsi que de l'article 67 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

« Ces concours donnent lieu à des conventions conclues par la Société nationale des chemins de fer français avec l'Etat ou les collectivités territoriales concernées.

« La Société nationale des chemins de fer français bénéficie de concours financiers, selon les règles fixées par son cahier des charges, en raison des charges qu'elle supporte en matière de retraites. »

Article 25

La Société nationale des chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Elle développe une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales. Elle dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

Elle est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans les conditions déterminées par décrets en Conseil d'Etat.

VII-Décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France

(J.O du 7 mai 1997)

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme,

Vu la directive (CEE) 91/440 du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires ;

Vu le code du domaine de l'Etat ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

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

Vu la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public ;

Vu la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée ;

Vu la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ;

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu le décret du 11 décembre 1940 portant organisation du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer et les transports par route et par eau dans la métropole ;

Vu le décret n° 42-730 du 22 mars 1942 modifié sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ;

Vu le décret n° 49-996 du 26 juillet 1949 modifiant les conditions d'exercice du contrôle financier de l'Etat sur les chemins de fer et les transports par route et eau, modifié par le décret n° 83-110 du 18 février 1983 organisant un contrôle économique et financier de la Société nationale des chemins de fer français ;

Vu le décret n° 55-733 du 23 mai 1955 modifié par le décret n° 73-501 du 21 mai 1973 portant codification et aménagement des textes relatifs au contrôle économique et financier de l'Etat ;

Vu le décret n° 79-153 du 26 février 1979 relatif à la durée des fonctions des présidents et de certains dirigeants des établissements publics d'Etat, des entreprises nationalisées et sociétés nationales et de certains organismes publics ;

Vu le décret n° 81-1222 du 30 décembre 1981 modifié autorisant le rattachement par voie de fonds de concours du produit de diverses recettes de caractère non fiscal au budget de l'environnement et du cadre de vie ;

Vu le décret n° 83-1160 du 26 décembre 1983 portant application de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public ;

Vu le décret n° 86-455 du 14 mars 1986 portant suppression des commissions des opérations immobilières et de l'architecture et fixant les modalités de consultation du service des domaines ;

Vu le décret n° 94-582 du 12 juillet 1994 relatif aux conseils et aux dirigeants des établissements publics et entreprises du secteur public ;

Vu le décret n° 96-388 du 10 mai 1996 relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement ;

Le Conseil d'Etat (Section des Travaux Publics) entendu,
Décrète :

TITRE Ier OBJET ET MISSIONS

Art. 1er. - L'établissement public industriel et commercial Réseau ferré de France, dénommé ci-après RFF exerce les missions qui lui sont dévolues par l'article 1er de la loi du 13 février 1997 susvisée.

Les biens constituant le patrimoine de RFF à sa création sont déterminés en application des dispositions du décret n° 97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine de cet établissement public.

Art 2 - La consistance du réseau ferré national est fixée par décret. Lorsque des lignes ou sections de lignes sont incorporées au réseau ferré national, le décret qui prononce l'incorporation est pris sur le rapport du ministre chargé des transports, après avis de RFF.

Sous réserve des dispositions des articles 21 et 22, les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Elles comprennent les performances offertes par le réseau et les niveaux d'équipement de sécurité qu'il comporte sur ses différentes lignes.

La liste des lignes du réseau ferré national est arrêtée par le ministre chargé des transports.

Art. 3. - RFF est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national.

Il propose au ministre chargé des transports, à partir des besoins qu'il identifie, la Société nationale des chemins de fer français dénommée ci-après SNCF consultée, les adaptations qu'il estime nécessaire d'apporter à la consistance et aux caractéristiques du réseau, les modalités de réalisation et les plans de financement correspondants.

Art. 4. - RFF soumet chaque année aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget, un programme d'investissements ainsi que les modalités de son financement. Les programmes d'investissements peuvent comporter un volet pluriannuel. Ces programmes prennent en compte le schéma du réseau ferroviaire prévu au II de l'article 17 de la loi du 4 février 1995 susvisée.

Au sein de ces programmes, les projets unitaires dont le montant excède un seuil, fixé par arrêté du ministre chargé des transports, sont soumis à son approbation, sur la base d'un dossier indiquant l'objectif du projet, la consistance des travaux, l'évaluation de la dépense correspondante et de la rentabilité économique et sociale de l'investissement projeté. Les méthodes d'évaluation sont conformes aux règles fixées par le ministre chargé des transports pour les projets d'infrastructure.

RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement.

Les investissements financés par les collectivités territoriales, leurs groupements ou les organismes publics donnent lieu à convention avec RFF.

Les concours de l'Etat au financement des investissements prennent la forme de subventions ou de dotations en capital.

Art. 5. - L'Etat apporte en outre à RFF les concours financiers mentionnés à l'article 13 de la loi du 13 février 1997 susvisée.

Art. 6. - RFF exerce lui-même sa maîtrise d'ouvrage ou confie à la SNCF, en application de l'article 1er de la loi du 13 février 1997 susvisée, des mandats de maîtrise d'ouvrage pouvant porter sur des ensembles d'opérations. Ces mandats portent soit sur un ensemble de travaux concernant une catégorie particulière d'ouvrage, soit sur une opération globale d'aménagement ou de développement du réseau. Ils précisent le programme des travaux et les enveloppes financières prévisionnelles, ainsi que les conditions de rémunération prévues.

Afin d'assurer la sécurité des personnes et des circulations, RFF confie à la SNCF une mission de maîtrise d'oeuvre pour les opérations sur le réseau en exploitation.

Art. 7. - RFF définit les objectifs et principes de gestion relatifs au fonctionnement et à l'entretien des installations techniques et de sécurité sur le réseau ferré national, ainsi que ceux relatifs à la gestion du trafic et des circulations sur ce réseau ; il adapte le réseau en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise son interopérabilité. RFF prend en compte les besoins de la défense. Il assure la non-discrimination dans les droits d'accès et de transit sur le réseau.

Art. 8. - L'octroi de capacités d'infrastructure et leur utilisation par les convois ferroviaires sur le réseau ferré national donnent lieu à la perception par RFF de redevances déterminées selon les dispositions du décret n° 97-446 du 5 mai 1997.

Art. 9. - Dans les cas fixés par décret ou lorsque le Gouvernement, saisi d'une demande du ministre chargé de la défense ou du ministre chargé des transports, estime que les circonstances l'exigent, RFF est tenu de mettre tout ou partie de ses installations à la disposition de l'Etat. Les charges supportées en application du présent article, font l'objet d'un concours de l'Etat arrêté par le ministre chargé des transports et le ministre chargé du budget, après consultation de RFF.

Art. 10. - RFF est tenu, à la demande du ministre chargé des transports, après consultation des ministres ayant des attributions en matière de défense, et après avis du ministre chargé du budget, de conserver, maintenir ou remettre en état les lignes, installations et équipements jugés nécessaires aux besoins de la défense du pays. Les charges correspondantes supportées par RFF en application du présent article donnent lieu à une compensation de l'Etat, l'établissement public entendu.

Art. 11. - Dans le cadre des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis à l'article 7, la SNCF exerce les missions prévues à l'article 1er de la loi du 13 février 1997 susvisée.

Ces missions comportent en particulier :

- l'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires sur le réseau, dit "graphique de circulation" ;

- la gestion opérationnelle de ces circulations, et les mesures propres à assurer leur fluidité, leur régularité et leur acheminement en toute sécurité, ainsi que la mise en oeuvre des dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale en cas de perturbation de la circulation ;

- la gestion des systèmes de régulation et de sécurité ;

- la surveillance, l'entretien régulier, les réparations, dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et à la sécurité de l'ensemble des plates-formes, ouvrages d'art, voies, quais, réseaux, installations et bâtiments techniques s'y rattachant.

Art. 12. - RFF met à la disposition de la SNCF l'ensemble des installations et équipements du réseau ferré national nécessaires à l'exercice des missions définies à l'article 11.

En cohérence avec les programmes d'investissements mentionnés à l'article 4, RFF arrête un programme d'opérations de gros entretien et de grosses réparations sur proposition de la SNCF qui en assure la mise en oeuvre.

RFF tient la SNCF informée de tous les éléments susceptibles d'influer sur l'établissement du graphique de circulation, sur la gestion opérationnelle des circulations et sur l'entretien du réseau.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application des conventions prévues à l'article 65 du cahier des charges de la SNCF.

Art. 13. - Le réseau ferré national est utilisé par la SNCF pour l'exploitation des services de transport ferroviaire, dans le respect des dispositions de l'article 18 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 susvisée.

Seuls se voient, en outre, reconnaître :

- des droits de transit sur le réseau ferré national, les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires pour des prestations de services de transports internationaux ;

- des droits d'accès à ce réseau, les entreprises ferroviaires pour l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises ainsi que les regroupements internationaux, lorsque l'une des entreprises ferroviaires qui les constituent est établie en France, pour des prestations de services de transports internationaux.

Art. 14. - Une convention pour l'exercice des missions mentionnées aux articles 11 et 12, est conclue entre RFF et la SNCF ; elle est soumise aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget avant signature. A défaut d'opposition motivée d'un de ces ministres dans un délai d'un mois après cette soumission, cette convention est réputée approuvée. Les modifications significatives qui lui sont apportées donnent lieu à la même procédure d'approbation.

Cette convention fixe :

- les conditions d'exécution des missions énumérées à l'article 11,
- les conditions de rémunération de la SNCF pour ces missions, les échéances des paiements et les modalités d'ajustement de cette rémunération en fonction des caractéristiques réellement constatées,
- les hypothèses faites en matière de circulations et d'évolution des caractéristiques du réseau ;

- les objectifs de niveau de service, de qualité et de productivité fixés à la SNCF ;

- les programmes de gros entretien et de grosses réparations ;

- les modalités du contrôle de l'exécution de ces missions, avec notamment des indicateurs de performance et de qualité.

La convention peut prévoir, en tant que de besoin, la conclusion de conventions particulières de durée adaptée pour l'exécution des différentes missions confiées à la SNCF en application de l'article 11.

Art. 15. - La rémunération de la SNCF pour l'exercice des missions mentionnées à l'article 11 est définie sur une base forfaitaire pour chaque catégorie de missions précisée dans la convention. Cette rémunération forfaitaire peut toutefois être ajustée en fonction de l'évolution constatée des caractéristiques du réseau et des indicateurs de qualité par rapport aux hypothèses figurant dans la convention.

La convention prévoit les conditions dans lesquelles certaines interventions peuvent donner lieu à un ajustement de rémunération, en particulier celles rendues nécessaires en fonction d'événements exceptionnels et imprévisibles.

Art. 16. - Les locaux des gares abritant les installations techniques qui sont transférées à RFF en application de l'article 5 de la loi du 13 février 1997 susvisée sont mis à sa disposition par la SNCF sans contrepartie.

Art. 17. - RFF assure la gestion de son domaine dans le respect des missions mentionnées au présent titre et conformément aux dispositions du chapitre 2 du titre III. Il peut participer en concertation avec les collectivités territoriales intéressées à des actions en matière d'aménagement et d'urbanisme.

Art. 18. - Lorsqu'il donne accès à ses emprises à des opérateurs titulaires d'une autorisation prévue à l'article L.33-1 du code des postes et télécommunications, RFF doit le faire sous la forme d'une convention, dans des conditions transparentes et non discriminatoires, et sous réserve que cette occupation soit compatible avec l'exploitation du réseau ferroviaire, les capacités disponibles et les droits déjà octroyés en conformité avec la réglementation en vigueur, et satisfasse aux normes techniques de sécurité.

Cette convention ne peut contenir de dispositions relatives aux conditions commerciales de l'exploitation et donne lieu à versement de redevances dans le respect du principe d'égalité entre les opérateurs.

Art. 19. - RFF mène une politique de coopération avec les régions, et plus généralement avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport.

Il coopère au plan international avec les autres organismes ayant la responsabilité des infrastructures ferroviaires, en particulier dans les Etats membres de la Communauté.

Art. 20. - RFF peut, après consultation de la SNCF, mettre à disposition d'une collectivité territoriale ou de plusieurs d'entre elles regroupées en syndicat, une ligne ou section de ligne du réseau ferré national pour la mise en oeuvre d'une exploitation touristique sur cette ligne ou section de ligne.

Les conventions passées à cet effet entre RFF, les collectivités territoriales intéressées et la personne morale désignée pour l'exploitation touristique de la ligne sont soumises à l'approbation préalable du ministre chargé des transports. L'autorisation est réputée tacitement accordée à l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la transmission du projet de convention.

Art. 21. - RFF peut décider, après consultation des régions concernées et de la SNCF, de mettre à voie unique une des lignes du réseau ferré national. Au moins trois mois avant l'engagement des travaux, il informe de son intention le ministre chargé des transports qui consulte les ministres ayant des attributions en matière de défense. RFF communique au ministre l'avis des régions concernées et de la SNCF. A défaut d'opposition du ministre chargé des transports dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle il a été informé, cette transformation est réputée approuvée.

Art. 22. - Lorsque le trafic a cessé sur une ligne ou section de ligne du réseau, RFF peut, après consultation des régions concernées et de la SNCF, décider de fermer la ligne à tout trafic et procéder à la dépose de la voie sur cette ligne ou section de ligne. Au moins trois mois avant la date envisagée pour la fermeture de la ligne, il informe de son intention le ministre chargé des transports qui consulte les ministres ayant des attributions en matière de défense. RFF communique au ministre l'avis des régions concernées et de la SNCF. A défaut d'opposition du ministre chargé des transports dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle il a été informé du projet de fermeture, celui-ci est considéré comme approuvé.

Art. 23. - Toute modification des conditions d'accès aux voies ferrées des quais des ports maritimes ou de navigation intérieure est soumise par RFF à l'approbation des ministres chargés des transports et des ports.

RFF participe, dans des conditions définies par arrêté des ministres chargés des transports et des ports, l'établissement public entendu, à l'établissement, l'entretien et la modification éventuelle des voies ferrées des quais des ports maritimes ou de navigation intérieure. L'exercice de ces missions donne lieu à des conventions entre RFF et l'autorité chargée de la gestion du port.

Art. 24. - RFF établit ou fait établir des voies mères d'embranchement destinées à desservir des embranchements particuliers. Les conditions techniques, juridiques et financières d'établissement et d'entretien de ces voies sont déterminées par convention entre RFF, les propriétaires des embranchements, la SNCF, et, le cas échéant, tout autre tiers intéressé. Les voies mères d'embranchement font partie du réseau ferré national.

Les conditions d'établissement et d'entretien des embranchements particuliers raccordés au réseau ferré national sont arrêtées entre RFF, la SNCF et les propriétaires des embranchements.

TITRE II ORGANISATION ADMINISTRATIVE

R. Chapitre Ier Conseil d'administration

Art. 25. - RFF est administré par un conseil d'administration composé de :

- sept représentants de l'Etat,
- cinq personnalités choisies en raison de leur compétence,
- six représentants élus par les salariés de l'établissement, ce nombre étant toutefois, conformément à la loi du 26 juillet 1983 susvisée, limité à deux dans les circonstances prévues au premier alinéa de l'article 4 de ladite loi.

Art. 26. - Les représentants de l'Etat au conseil d'administration de RFF et les personnalités choisies en raison de leur compétence sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports.

Parmi les représentants de l'Etat, deux membres sont désignés sur proposition du ministre chargé des transports, un sur proposition du ministre chargé de l'économie, un sur proposition du ministre chargé du budget, un sur proposition du ministre chargé de l'aménagement du territoire, un sur proposition du ministre chargé du plan et un sur proposition du ministre chargé des collectivités territoriales.

Parmi les personnalités choisies en raison de leur compétence, deux membres, détenteurs d'un mandat électoral local, sont choisis en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux ou locaux des questions ferroviaires, un membre est choisi en raison de sa connaissance des aspects sociaux et professionnels du transport ferroviaire.

Les représentants des salariés sont élus dans les conditions prévues par la loi du 26 juillet 1983 et l'article 2 de la loi du 13 février 1997 susvisées.

Art. 27. - Le mandat d'administrateur représentant les salariés est incompatible avec toute autre fonction de représentation des intérêts du personnel à l'intérieur de RFF ou de ses filiales, notamment avec les fonctions de délégué syndical, de permanent syndical, de membre du comité d'entreprise, de délégué du personnel, de membre du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ainsi qu'avec le mandat de conseiller prud'homme.

Art. 28. - Le mandat d'administrateur est gratuit, sans préjudice du remboursement par l'établissement public des frais exposés pour l'exercice dudit mandat.

Art. 29. - La durée du mandat des membres du conseil d'administration de RFF est de cinq ans. Ils ne peuvent exercer plus de trois mandats consécutifs.

Art. 30. - En cas de vacance par décès, démission ou pour toute autre cause et notamment en cas de perte de la qualité d'élu local en ce qui concerne les personnalités mentionnées au 3ème alinéa de l'article 26 du présent décret, il est pourvu au remplacement des membres du conseil d'administration dans les conditions suivantes :

- les représentants de l'Etat et les membres nommés en raison de leur compétence sont remplacés dans les conditions prévues par l'article 26 du présent décret ;

- les représentants des salariés, sont remplacés par le suivant de la liste sur laquelle ils ont été élus dans l'ordre du résultat des élections ;

- le mandat des nouveaux membres expire à la date à laquelle aurait normalement pris fin celui de leurs prédécesseurs.

Art. 31. - Le conseil d'administration délibère sur les affaires relatives à l'objet de l'établissement et dispose notamment des compétences suivantes :

- il détermine la structure générale de l'établissement public ; il décide de la prise, de l'extension ou de la cession de participations financières et de la création ou de la cession de sociétés filiales ;

- il arrête les programmes généraux d'activité et d'investissement, les états prévisionnels des recettes et dépenses, les comptes de l'établissement ;

- il autorise la signature des conventions avec la SNCF prévues à l'article 14 ;

- il propose à l'Etat le barème des redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires. Il détermine, sous réserve des dispositions du titre IV, les conditions générales de passation des contrats, conventions et marchés et les règles générales d'emploi des disponibilités et des réserves ;

- il autorise la conclusion des emprunts, la passation des marchés, conventions et mandats, les acquisitions, classements, déclassements, aliénations, échanges et constructions d'immeubles, l'occupation temporaire du domaine public de l'établissement, les prises ou cessions à bail de tous biens immobiliers ; plus généralement, il fixe les conditions dans lesquelles RFF assure la gestion de son patrimoine ; il accepte ou refuse les dons et les legs.

Art. 32. - Le conseil d'administration établit son règlement intérieur et fixe le siège de l'établissement public.

Il peut créer les comités ou les commissions qu'il estime nécessaires au bon accomplissement de ses missions.

Tout administrateur peut se faire communiquer les documents internes et les informations nécessaires au bon exercice de son mandat, en respectant leur caractère confidentiel.

Art. 33. - Le conseil d'administration est assisté d'une commission des marchés présidée par le président du conseil d'administration ou son représentant et composée à parts égales d'administrateurs désignés par le conseil parmi les personnalités choisies en raison de leurs compétences et les représentants des salariés, et de fonctionnaires désignés par les ministres chargés de l'économie, du budget, de la concurrence et des transports.

Cette commission est consultée sur l'attribution des marchés d'un montant supérieur à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Art. 34. - Le conseil d'administration se réunit en séance ordinaire au moins quatre fois par an sur convocation de son président.

Le conseil d'administration peut en outre être réuni en séance extraordinaire, sur un ordre du jour déterminé, à la demande du commissaire du Gouvernement, de la majorité des membres du conseil ou à l'initiative du président du conseil d'administration.

Le président peut inviter à participer à titre consultatif à toute séance du conseil d'administration toute personne dont les compétences lui semblent de nature à éclairer les décisions du conseil.

Art. 35. - Le conseil ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres est présente. Si ce nombre n'est pas atteint, le conseil est à nouveau convoqué dans un délai de vingt jours et sur le même ordre du jour ; les délibérations sont alors valables quel que soit le nombre des membres présents.

Les délibérations du conseil sont prises à la majorité des membres présents ou représentés. En cas de partage des voix, celle du président de séance est prépondérante.

Tout membre du conseil d'administration peut, par mandat spécial, déléguer à un autre administrateur la faculté de voter en son lieu et place sur les questions portées à l'ordre du jour ; un administrateur ne peut être mandataire que d'un seul de ses collègues.

Art. 36. - Les délibérations du conseil d'administration sont exécutoires de plein droit, sauf si le commissaire du Gouvernement demande en séance qu'il soit procédé à un second examen lors de la réunion suivante du conseil d'administration.

Il est établi un procès-verbal de chaque séance, adressé au ministre chargé des transports, aux administrateurs et au commissaire du Gouvernement.

Art. 37. - Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt personnel direct ou indirect dans une entreprise concluant un marché avec RFF, sauf

accord express du commissaire du Gouvernement délivré dans les conditions qui suivent.

Lorsque le conseil d'administration examine un marché susceptible d'être passé avec une entreprise dans laquelle un administrateur détient un intérêt personnel direct ou indirect, l'administrateur intéressé ne prend pas part à la délibération. Si le conseil d'administration autorise la passation de ce marché, l'administrateur intéressé doit se défaire de ses intérêts dans l'entreprise considérée, sauf accord express du commissaire du Gouvernement à les conserver.

Chapitre II Président du conseil d'administration

Art. 38. - Le président du conseil d'administration est nommé par décret parmi les membres du conseil d'administration et sur proposition de celui-ci.

Le conseil d'administration est convoqué et présidé par le doyen d'âge afin de proposer la désignation de son président lors de la première désignation ou lors d'une vacance.

Le président désigne parmi les représentants de l'Etat, un suppléant, qui préside la séance en cas d'empêchement du président du conseil d'administration.

Art. 39. - Le président du conseil d'administration de RFF met en oeuvre la politique définie par le conseil d'administration et assure l'exécution de ses délibérations.

A cet effet, il a tous les pouvoirs nécessaires pour assurer la bonne marche de l'établissement public et pour agir en toutes circonstances en son nom. Il est responsable de la bonne gestion économique et financière de l'établissement et prend les mesures adéquates pour contrôler cette gestion dans le respect des objectifs assignés à l'entreprise.

Le conseil d'administration peut déléguer à son président une partie de ses pouvoirs, sous réserve pour lui d'agir dans le cadre des programmes de l'établissement et dans la limite des crédits ouverts par ses budgets, et de rendre compte au conseil de sa gestion.

Le président du conseil d'administration représente RFF en justice et dans tous les actes de la vie civile.

Il a notamment qualité pour :

- convoquer le conseil d'administration dans les conditions fixées par le présent décret ;

- passer tous actes, traités ou marchés ;

- liquider et ordonnancer toutes dépenses, recevoir les sommes dues à R.F.F., donner tous reçus, quittances et décharges ;

- nommer et révoquer le personnel de l'établissement public.

Le président du conseil d'administration peut déléguer une partie de ses compétences dans des conditions fixées par le conseil d'administration.

Le président du conseil d'administration peut être assisté d'un ou plusieurs directeurs généraux qu'il nomme après avis du conseil d'administration.

S. Chapitre III Commissaire du Gouvernement

Art. 40. - Il est institué auprès de RFF un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint.

Le commissaire du Gouvernement et le commissaire du Gouvernement adjoint sont nommés par arrêté du ministre chargé des transports.

Art. 41. - Le commissaire du Gouvernement ou, à défaut, le commissaire du Gouvernement adjoint, siège au conseil d'administration de RFF avec voix consultative.

Le commissaire du Gouvernement ou son représentant siège avec voix consultative dans les comités et les commissions créés par le conseil d'administration.

Le commissaire du Gouvernement s'assure que la politique générale de RFF est définie par le conseil d'administration conformément aux missions de l'établissement.

Il fait connaître, le cas échéant, au conseil, la position du Gouvernement sur les questions examinées. Il formule les observations qui lui paraissent nécessaires sur la conformité des délibérations du conseil avec les orientations générales de la politique arrêtée par les pouvoirs publics.

Il peut, à ces fins :

- se faire communiquer tous documents et procéder ou faire procéder à toutes vérifications ;

- demander l'inscription de toute question à l'ordre du jour d'une réunion ordinaire du conseil ;

- demander une réunion extraordinaire du conseil sur un ordre du jour déterminé.

En cas d'absence ou d'empêchement du commissaire du Gouvernement, ses pouvoirs sont exercés par le commissaire du Gouvernement adjoint.

L'établissement public supporte les frais de fonctionnement du commissariat du Gouvernement.

TITRE III GESTION FINANCIÈRE COMPTABLE ET DOMANIALE

T. Chapitre Ier Dispositions financières et comptables

Art. 42. - Chaque année, RFF établit un état prévisionnel des recettes et dépenses pour l'année suivante comportant notamment :

- un compte prévisionnel de résultat,
- un programme physique et financier d'investissement,
- un plan de financement.

L'état prévisionnel fait apparaître le montant prévu de la rémunération versée à la SNCF en application de la convention mentionnée à l'article 14, le montant des concours de l'Etat prévus aux articles 5, 9 et 10, ainsi que les prévisions de recettes provenant des redevances d'utilisation pour les circulations sur le réseau ferré national.

Une convention entre l'Etat et RFF définit les modalités de versement des concours de l'Etat et de compensation des éventuels retards ou avances de versement.

Art. 43. - L'état prévisionnel des recettes et dépenses est arrêté par le conseil d'administration de RFF avant le 1er décembre de l'année précédant l'exercice concerné.

L'état prévisionnel est communiqué aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget. A défaut d'opposition de l'un de ces ministres dans le délai d'un mois à dater de cette communication, cet état prévisionnel est réputé approuvé. Il peut être modifié en cours d'année selon les mêmes procédures.

Toutefois, en cas de nécessité, le président du conseil d'administration peut prendre, avec l'accord de la mission de contrôle économique et financier des transports, dans l'intervalle des séances du conseil d'administration, des décisions modificatives de l'état prévisionnel des recettes et dépenses à condition qu'elles ne comportent ni augmentation du montant total des dépenses, ni transfert entre les prévisions en matière de redevances, d'investissement et de fonctionnement. Il en rend compte au conseil d'administration lors de la première séance qui suit cette décision.

Art. 44. - Le conseil d'administration arrête avant le 30 juin de chaque année, les comptes de l'année écoulée et les transmet aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget, avec un rapport d'activité faisant notamment ressortir l'évolution de la consistance du réseau, des caractéristiques générales des lignes et des conditions d'utilisation du réseau.

A défaut d'opposition de l'un de ces ministres dans le délai d'un mois à dater de cette communication ces comptes sont réputés approuvés.

Art. 45. - Les délibérations par lesquelles le conseil d'administration de RFF décide la prise, la cession ou l'extension de participations financières ainsi que la création de filiales, ne deviennent exécutoires qu'après leur approbation par un arrêté interministériel signé par les ministres chargés des transports, de l'économie et du budget.

U. Chapitre II Gestion domaniale

Art. 46. - Les biens du domaine public de RFF sont inaliénables et imprescriptibles.

Art. 47. - Pour l'exécution des missions qui lui incombent, RFF peut bénéficier de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, dans les conditions définies par le code de l'expropriation.

Conformément à ses missions, RFF procède aux acquisitions, échanges et prises en location dans les conditions prévues par le décret du 14 mars 1986 susvisé. Il procède à l'aliénation de ses biens et plus généralement à tous les actes de gestion de son patrimoine immobilier, sous réserve de l'observation des dispositions des articles 51 et 52. Il peut également accorder des autorisations d'occupation de son domaine public.

Art. 48. - RFF communique au ministre chargé des transports, avant le 1er mars de chaque année, un état des biens acquis, déclassés ou cédés durant l'année précédente.

Art. 49. - Lorsqu'une ligne ou section de ligne a été fermée à tout trafic en application de l'article 22 du présent décret, RFF peut proposer son retranchement du réseau au ministre chargé des transports, après avis des collectivités territoriales concernées et de la SNCF qui disposent d'un délai de trois mois pour faire part de leurs observations. La ligne ou section de ligne considérée peut alors être retranchée du réseau ferré national par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports, après consultation des ministres ayant des attributions en matière de défense. La décision de retranchement emporte autorisation de déclassement de la ligne ou section de ligne.

Art. 50. - Les biens du domaine public de RFF qui ne sont plus affectés au service public ne peuvent être cédés qu'après déclassement prononcé par le conseil d'administration.

Art. 51. - Lorsque RFF envisage de céder un bien immobilier devenu inutile à la poursuite de ses missions, il en informe le préfet ainsi que le président du conseil régional, le président du conseil général, le maire de la commune où est situé le bien, et la SNCF. L'Etat, les collectivités ou la SNCF disposent d'un délai de deux mois pour manifester leur intention de se porter acquéreur dudit bien.

Art. 52. - Lorsque la cession par RFF, le cas échéant après déclassement, d'un bien immobilier utilisé pour la poursuite de ses missions est consentie au profit de l'Etat ou d'une collectivité territoriale pour des motifs d'utilité publique, l'indemnité due à RFF est fixée par le directeur départemental des services fiscaux. Elle est, dans tous les cas, égale à la valeur de reconstitution du bien cédé, laquelle tient compte notamment :

- soit du prix d'acquisition du terrain de remplacement dans la limite de la valeur vénale du terrain cédé considéré comme non bâti, soit de la valeur vénale du terrain cédé lorsqu'il n'y a pas lieu de procéder à l'acquisition d'un terrain de remplacement ;

- du coût de reconstruction des bâtiments et des installations de nature immobilière édifiés sur le terrain cédé, corrigé de la part du coût correspondant aux améliorations ou à l'accroissement de capacité qui seraient éventuellement apportés par rapport aux immeubles cédés ;

- du coût de déplacement et de réinstallation des équipements transportables.

Art. 53. - RFF fixe le montant des redevances dues à raison des occupations et utilisations de toute nature de son domaine sous réserve des dispositions de l'article 8.

Art. 54. - L'implantation sur le domaine public de RFF des lignes et canalisations de service public, autres que celles de télécommunications, est réglée par convention passée entre RFF et le demandeur dans le respect des dispositions législatives et réglementaires particulières en vigueur, après avis de la SNCF.

Art. 55. - Le croisement à niveau, en tréfonds ou en sursol, d'une ligne du réseau ferré national par une voie de communication publique nouvelle n'ouvre droit, au profit de RFF, à aucune indemnité à caractère domanial pour la partie de l'installation de croisement située à la verticale de la voie ferrée.

Les dépendances du domaine ferroviaire situées de part et d'autre de la voie ferrée, qui sont distraites définitivement de ce domaine pour la réalisation de l'ouvrage de croisement, sont cédées à l'Etat ou à la collectivité territoriale intéressée.

Les dispositions qui précèdent sont applicables, réciproquement, dans le cas du croisement à niveau, en tréfonds ou en sursol, d'une voie de communication publique existante par une ligne de chemin de fer nouvelle.

En cas d'édification en tréfonds ou en sursol du domaine public ferroviaire de tout autre ouvrage qu'une voie de communication publique, ayant le caractère de domanialité publique, l'utilisation de ce tréfonds ou de ce sursol fait l'objet d'une cession à la personne publique intéressée ou d'une autorisation d'occupation à titre onéreux.

TITRE IV CONTRÔLE DE L'ETAT

Art. 56. - RFF est soumis au contrôle administratif et technique de l'Etat. Ce contrôle est assuré par les services du ministre chargé des transports.

L'établissement supporte les frais de fonctionnement de ces services dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Art. 57. - RFF est soumis aux dispositions de la réglementation en vigueur relative à la sécurité des voies ferrées en tant qu'elles concernent ses activités.

Art. 58. - La mission de contrôle instituée par le décret du 26 juillet 1949 susvisé, dénommée mission de contrôle économique et financier des transports, assure un contrôle économique et financier de l'Etat sur RFF, dans les conditions fixées aux articles suivants.

Art. 59. - La mission de contrôle exerce les fonctions qui lui sont confiées sous l'autorité et pour le compte du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget.

Elle est également à la disposition du ministre chargé des transports pour tout avis ou intervention dans les domaines de sa compétence.

Art. 60. - La mission est chargée d'un rôle d'information, de conseil et de contrôle en matière économique et financière auprès de l'établissement public et de ses filiales.

Elle peut se faire assister par des personnes ou des organismes extérieurs, spécialisés dans les techniques de contrôle et d'évaluation. Elle recueille préalablement l'avis des ministres chargés de l'économie, du budget et des transports.

Art. 61. - La mission fait connaître son avis par des notes et rapports adressés aux ministres chargés de l'économie, du budget et des transports, ainsi qu'à la direction de l'établissement public.

En particulier, la mission formule un avis écrit sur toutes les propositions soumises au conseil d'administration de RFF, relatives au budget d'exploitation, au budget d'investissement, aux comptes de l'exercice, ainsi qu'aux projets particuliers d'investissement soumis à approbation ministérielle.

Art. 62. - Elle donne un avis sur les projets de création de filiales, de prise ou de modification de participation envisagés par l'établissement public ainsi que par ses filiales majoritaires, avant délibération de leurs instances statutaires respectives auxquelles ces avis sont communiqués.

Elle s'assure de l'application des conventions ou contrats passés entre l'établissement public et l'Etat ainsi que les autres collectivités publiques.

Elle procède à la vérification des sommes que l'Etat et les autres collectivités publiques versent à l'établissement public en application des dispositions réglementaires ou conventionnelles en vigueur.

Art. 63. - La mission veille au respect des procédures de mise en concurrence et de passation des marchés et vérifie la régularité des marchés.

Les marchés passés par l'établissement public sont soumis au visa de la mission de contrôle, dès lors que leur montant dépasse un seuil fixé par arrêté conjoint des ministres des transports, de l'économie et du budget.

Art. 64. - Le chef de la mission, ou son représentant, siège avec voix consultative au conseil d'administration de RFF, ainsi qu'aux comités et commissions qu'il a créés.

Il reçoit, en même temps que les membres des différents organismes susvisés, les documents qui leur sont adressés avant chaque séance.

Art. 65. - RFF fournit à la mission toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de ses tâches.

Les membres de la mission ont tous pouvoirs d'investigation sur pièces et sur place ; ils ont accès aux documents comptables. Ils peuvent assister aux séances des comités et commissions existant dans l'établissement et dont l'objet est en rapport avec la compétence de la mission.

TITRE V DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 66. - L'article 1er du décret du 30 décembre 1981 susvisé est complété ainsi qu'il suit : "12° les sommes versées par "Réseau ferré de France" au titre des frais de surveillance et de contrôle".

Art. 67. - Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, le ministre de l'économie et des finances, le ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration, le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation, le ministre délégué au budget, porte-parole du Gouvernement et le secrétaire d'Etat aux transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 5 mai 1997.

Par le Premier ministre : A. JUPPE

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, B. PONS

Le ministre de l'économie et des finances, J. ARTHUIS

Le ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration, J.C GAUDIN

Le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation, D. PERBEN

Le ministre délégué au budget, porte-parole du Gouvernement, A.LAMASSOURE

Le secrétaire d'Etat aux transports, A.M IDRAC
La Direction des Transports Terrestres

VII-Décret n°97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de l'établissement public Réseau Ferré de France

(J.O du 7 mai 1997)

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme,

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

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire et notamment son article 5 ;

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;

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

Décète :

Art. 1er - Les biens apportés en pleine propriété à Réseau ferré de France, ci-après appelé RFF, en application de l'article 5 de la loi du 13 février 1997 susvisée sont répartis en quatre catégories qui figurent en annexe au présent décret.

Art. 2. - RFF et la Société nationale des chemins de fer français, ci-après appelée SNCF, établissent, dans un délai de six mois à compter de la publication du présent décret, la liste des biens entrant dans les catégories énumérées en annexe au présent décret et pour lesquels les formalités de transfert à RFF ne nécessitent pas de découpage parcellaire ou en volume ; cette liste est soumise pour approbation aux ministres chargés des transports et du domaine.

Art. 3. - Lorsque le transfert à RFF de biens entrant dans les catégories énumérées en annexe nécessite un découpage parcellaire ou en volume des biens gérés par la SNCF au 31 décembre 1996, une convention de gestion des biens concernés est conclue entre RFF et la SNCF. Cette convention prévoit un partage des charges et des recettes relatives à ces biens entre les deux établissements publics. Elle fixe également les servitudes d'accès et d'utilisation réciproques des biens nécessaires aux missions de chacun des établissements.

Toutefois, dès lors que l'Etat, RFF ou la SNCF le demande, les deux établissements procèdent au découpage parcellaire ou en volume du bien considéré.

Art. 4. - Des conventions conclues entre RFF et la S.N.C.F. précisent les servitudes d'accès et d'utilisation instituées au bénéfice de chaque établissement sur les biens gérés par l'autre établissement ou lui appartenant. Dans l'attente de la signature de ces conventions, chaque établissement garantit à l'autre les accès nécessaires à l'exercice de ses missions.

Art. 5. - Il est créé une commission nationale de répartition des actifs entre RFF et la SNCF. Elle est présidée par un membre du Conseil d'Etat et comprend au moins un représentant du ministre chargé des transports et un représentant du ministre chargé du domaine. Un arrêté des ministres chargés des transports et du domaine fixe sa composition et les modalités de son fonctionnement.

Cette commission peut être saisie par RFF ou la SNCF de toute difficulté relative à l'application des dispositions du présent décret. A défaut d'accord entre RFF et la SNCF sur le découpage parcellaire ou en volume d'un bien, ou sur une convention de gestion entre ces deux établissements pour ce bien, la commission propose aux ministres chargés des transports et du domaine, un découpage du bien considéré entre RFF et la SNCF, sur la base de l'annexe mentionnée à l'article 1er. Les ministres arrêtent la répartition de ce bien entre RFF et la SNCF.

La commission peut faire appel, en tant que de besoin, aux services déconcentrés de l'Etat pour instruire les dossiers dont elle est saisie. A cette fin, le président de la commission saisit le préfet du département où est situé le bien concerné.

Art. 6 - Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, le ministre de l'économie et des finances, le ministre délégué au budget, porte-parole du Gouvernement, et le secrétaire d'Etat aux transports, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 5 mai 1997.

Par le Premier ministre : A. JUPPE

Le ministre de l'équipement, du logement des transports et du tourisme, B. PONS

Le ministre de l'économie et des finances, J. ARTHUIS

Le ministre délégué au budget, porte-parole du Gouvernement, A.LAMASSOURE

Le secrétaire d'Etat aux Transports ,A.M IDRAC

Détermination des actifs transférés de la SNCF à RFF

A. - Voies

A.1. La totalité des voies principales des lignes du réseau ferré national, qu'elles soient actuellement ouvertes au trafic ou non,

fermées à tout trafic, déposées, mais non déclassées à la date du 1er janvier 1997.

A.2. Toutes les voies de service, y compris les voies des triages et des chantiers de transport combiné, à l'exception de celles :

- situées dans les emprises des ateliers-magasins de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements de voies ,

- situées dans les emprises des ateliers du matériel roulant et des dépôts d'engins moteurs ;

- sur lesquelles sont effectuées les opérations de nettoyage intérieur ou extérieur, ainsi que les opérations d'entretien des niveaux 2 et 3 au sens de la norme NF X 60.010 (examens, visites, dépannages, ...) sur du matériel roulant. Ces voies sont caractérisées par la présence d'installations nécessaires à ces opérations (fosse de visite, machine à laver, éclairage, alimentation électrique basse tension, dispositif de protection du personnel, passerelle d'intervention sur toitures, ...) ;

- situées dans des installations destinées au chargement ou au déchargement du fret (par exemple : voies des halles d'entreposage), ou équipées de fosses de déchargement, de pont-bascules,...

-

A.3. Les voies des lignes ou sections de lignes déclassées au 1er janvier 1997 mais non encore cédées à cette date.

A.4. ces voies (A1 ou A2 ou A3) comprennent les éléments suivants :

- corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc. ;

- accotements et pistes, murs de clôture, haies vives, palissades, bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie, écrans pare-neige, écrans anti-bruit ;

- ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres ponts-rails, tunnels, tranchées couvertes et ponts-routes, murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierre, etc., y compris les passages souterrains et les passerelles voyageurs ; ne sont pas inclus dans les actifs de Réseau Ferré de France les dalles de bâtiments voyageurs ayant une fonction de passerelle ni les passages souterrains larges ayant une fonction de bâtiments voyageurs ;

- passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;

- superstructure, notamment : rails, rails à gorge et contre-rails, traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast y compris gravillon et sable, appareils de voie, freins de voie ;

- installations de sécurité et de signalisation (y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ferroviaires) ;

- installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les lignes de contact, caténaires et supports, troisième rail avec supports ;

- autres réseaux liés à ces voies.

Lorsqu'une même plate-forme comporte des voies relevant de Réseau ferré de France, de la Société nationale des chemins de fer français ou de tiers :

- les appareils de voie, de protection, ou de signalisation donnant accès aux voies de Réseau ferré de France appartiennent à Réseau ferré de France,

- les sols, sous-sols et sur-sols sont répartis en fonction de l'affectation des voies et installations qu'ils supportent.

A.5. Les appareils de voie raccordant les embranchements particuliers, aux voies relevant des paragraphes A1, A2 ou A3, y compris les appareils de protection ou de signalisation correspondants et les caténaires associées.

B. - Installations de télécommunications

- les lignes aériennes ;

- les équipements, les installations et les câbles dédiés à l'infrastructure, quel que soit le lieu où ils se trouvent :

- radio sol-train partie "sol" (y compris les postes d'émission- réception situés dans les postes de commandement et les postes d'aiguillages) ;

- téléphonie ferroviaire ;

- réseau radio MIT (maintenance- incident-travaux) de la Société nationale des chemins de fer français ;

- les autres câbles et les installations de transmission associées, affectés au moins partiellement à l'infrastructure et situés en partie hors d'un bâtiment non transféré à Réseau ferré de France.

-

C. - Bâtiments et installations

- les bâtiments des sections, des districts, des brigades et des centres régionaux d'engins de maintenance et tous bâtiments nécessaires à la maintenance situés en pleine voie, avec les terrains associés ;

- les postes d'aiguillage ainsi que les bâtiments, abritant des installations de sécurité ou de passages à niveau desservant les voies définies en A, à l'exception de ceux situés dans les bâtiments des gares et les bâtiments administratifs de la Société nationale des chemins de fer français ;

- les bâtiments des sous-stations électriques.

Dans les gares :

- les quais y compris leurs ouvrages de couverture et les plates-formes (à l'exception des plates-formes d'extrémité des gares terminus), les escaliers, rampes et ascenseurs des quais (à l'exception de ceux donnant accès aux bâtiments voyageurs), les passages souterrains, passerelles, sous réserve du A4 (3ème tiret) ci-dessus ;

- les accès routiers voyageurs (à l'exception de ceux appartenant à d'autres gestionnaires et à l'exception des zones de stationnement) ;

- l'éclairage de l'ensemble des installations ci-dessus, ainsi que les installations d'éclairage des voies de service qui relèvent de Réseau ferré de France en application du A ci-dessus ;

- les installations autres que les bâtiments, appartenant à des postes d'aiguillages ou de régulation/circulation, à des sous-stations, à des centraux sous-stations ou nécessaires à la sécurité des circulations, situées dans les bâtiments de la SNCF ;

- les cours des chantiers de transport combiné.

D. Autres actifs

- terrains supportant les voies citées en A et les bâtiments cités en C ;

- terrains et bâtiments non liés à l'exploitation des services de transport, à l'exception de ceux affectés au logement social ou au logement des agents de la SNCF par nécessité de service et de ceux affectés aux activités sociales.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

CHAPITRE I

LES CAUSES ET ENJEUX DE LA REFORME FERROVIAIRE DE 1997

SECTION I. LES FACTEURS COMMUNAUTAIRES :

LIBERISATION ET CONCURRENCE

§ I. LES TEXTES FONDATEURS

A. La directive communautaire n° 91/440

1. un texte fondateur
2. La mise en place de droits d'accès au réseau.
3. Autonomie, assainissement

B. Les autres textes

1. directives sur les licences
2. directive sillons

§II. LES APPLICATIONS AU PLAN COMMUNAUTARE

A-La réforme en Grande Bretagne

1. Contexte concurrentiel et réglementaire
2. les objectifs de privatisation
3. Les régulateurs
4. La sécurité et la qualité de service

B. La réforme allemande

1. Contexte concurrentiel et réglementaire
2. Nature des instances de régulation
3. Perspectives

SECTION II. LES FACTEURS INTERNES A LA FRANCE

§I. LA QUESTION DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

A-La notion de service public ferroviaire

- 1-Qu'est-ce que le service publique ferroviaire ?
- 2-la notion de service public en France :

B-SNCF et Service public

- 1-les principes posés par la LOTI
- 2-les missions de services publics de la SNCF

§ II. UNE REFORME PLUS QUE NECESSAIRE

A-Une situation inquiétante pour le rail français

1. Un contexte défavorable aux changements
2. Le débat national

B-L'endettement de la SNCF

CHAPITRE II.LA LOI DE REFORME DE 1997 ET LES DIFFICULTES LIEES A SON APPLICATION

SECTION I- DEUX ENTREPRISES, DEUX MISSIONS

§I. CREATION DE RFF

A-Statut et organisation

- 1-L'organisation de RFF
2. l'héritage et les enjeux

B-Les missions de RFF

- 1- Aménagement, développement et entretien de l'infrastructure
- 2- Les droits d'accès
- 3- Maître d'ouvrage
 - a- Miser sur le fret
 - b- Les ressources de RFF

§ II- LE REPOSITIONNEMENT DE LA SNCF

A. Le nouveau statut de la SNCF

- 1-L'Etat et la SNCF
- 2-RFF et la SNCF

B.Les missions de la SNCF

- 1-Les missions du gestionnaire des rails
- 2-les missions de transporteur ferroviaire

SECTION I. LBILAN ET PERSPECTIVES

§I. LE BILAN DE LA REFORME

A-L'évaluation de la réforme

- 1-Avis du CSSPF
- 2-L'avis de RFF

B-La question de la dette reste entière

- 1-La dette :une question non encore réglée
- 2-RFF manque d'autonomie

§II. LES PERSPECTIVES

A-Sur la répartition des capacités

1. Un Organisme de Répartition des Capacités :la SNCF peut elle demeurer cet organisme ?
- 2- RFF peut il devenir cet organisme ?

B. Sur l'arrivée d'autres opérateurs

- 1-les opérateurs de transports combinés
- 2- Les armateurs maritimes

C.Des question à régler :la répartition des actifs

- 1-la réintégration ?
- 2-un retour en arrière déjà amorcé ailleurs
- 3-La répartition des biens :*pomme de discorde*
 - A. - Voies
 - B. - Installations de télécommunications
 - C. - Bâtiments et installations

- D. Autres actifs
- §III. LES DEFIS CERTAINS POUR LES DEUX ENTREPRISES
- A.RFF: L'harmonisation technique des structures et du matériel**
- B.SNCF: Concurrence ou coopération?**

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE

Les ouvrages & Mémoires

- « La politique Communautaire des Transports » de Pierre Bauchet et Alain Rathéry, Collection la Documentation Française
- « L'Union européenne » de Jean –Luc Mathieu, collection Que Sais-Je ?
- « Impact de la dérégulation ferroviaire sur les grands ports français » Rapport du Cabinet CATRAM
- « Les directives de libéralisation du transport ferroviaire en Europe :stratégies et opportunités pour les entreprises ferroviaires historiques » de Valérie CARPENTIER, mémoire DESS Droit maritime et des transports CDMT AIX EN PROVENCE
- « L'appréhension du service public ferroviaire par le droit communautaire » de Magali ARSAC,L.G.D.J

La législation

- Journal Officiel des Communautés Européennes
- Journal Officiel de la République Française
- Le Traité de Rome
- Le Traité de Maastricht

La Jurisprudence

- La jurisprudence communautaire

Les journaux et les magazines

- Bulletin des Transports et de la logistique
- Les Cahiers de Droit Européen
- Les Echos
- Les infos, journal interne de la SNCF
- Le Journal de la Marine Marchande
- Le Monde
- La Revue du Marché Commun et de l'Union Européenne

- La Revue Française de Droit Administratif
- Transport Actualités
- Le figaro économie

ANNEXES

I-Le Traité de Rome Titre IV Les Transports

Article 74 (article 70 du Traité d'Amsterdam)

Article 75 (article 71 du Traité d'Amsterdam)

II-Le Traité de Maastricht Titre XII Les Réseaux TransEuropéens

A. Article 129 C (article 155 du Traité d'Amsterdam)

III-Directive du Conseil, 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE)

B. SECTION I Objectif et champ d'application

C. SECTION II Indépendance de gestion des entreprises ferroviaires

D. SECTION IV Assainissement financier

E. SECTION V Accès à l'infrastructure ferroviaire

F. SECTION VI Dispositions finales

IV-Directive 95/18/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires

G. SECTION I Objectif et champ d'application

H. SECTION II Conditions d'obtention de la licence

I. SECTION III Validité de la licence

J. SECTION IV Disposition transitoire

K. SECTION V Dispositions finales

L. I. Informations visées à l'article 7 paragraphe 2

V-Directive 95/19/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure

M. SECTION I Objectif et champ d'application

N. SECTION II Répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire

O. SECTION III Perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure

P. SECTION V Dispositions finales

VI-La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982

A. Des différents mode de transport

Q. Article 21

VII-Décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France

TITRE Ier OBJET ET MISSIONS

R. Chapitre Ier Conseil d'administration

S. Chapitre III Commissaire du Gouvernement

T. Chapitre Ier Dispositions financières et comptables

U. Chapitre II Gestion domaniale

TITRE IV CONTRÔLE DE L'ETAT

TITRE V DISPOSITIONS DIVERSES

VIII-Décret n°97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de l'établissement public Réseau Ferré de France