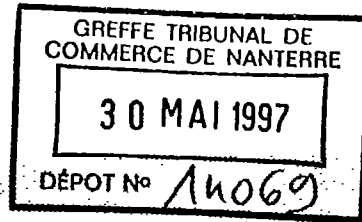


Spella
ERIC



LOIS

Jo des 15/2/97 - 7105/97 - 10105/97 - 1575/97

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 (1)

NOR: EQUX9600118L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. - Il est créé à la date du 1^{er} janvier 1997 un établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé : « Réseau ferré de France ». Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le 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. La consistance et les caractéristiques principales de ce réseau sont fixées par l'Etat, dans les conditions prévues à l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Réseau ferré de France met en œuvre, sous le contrôle de l'Etat, le schéma du réseau ferroviaire prévu au II de l'article 17 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France. Il la rémunère à cet effet.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'exercice des missions de Réseau ferré de France. Sur la base de ce décret, une convention entre Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer français fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées au précédent alinéa.

Le décret prévu à l'alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles Réseau ferré de France exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou confie, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, à la Société nationale des chemins de fer français, après définition des programmes et enveloppes financières prévisionnelles, des mandats de maîtrise d'ouvrage pouvant porter sur des ensembles d'opérations.

Art. 2. - Le conseil d'administration de Réseau ferré de France est constitué conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

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

Les personnels de Réseau ferré de France ont la qualité d'électeurs et sont éligibles aux élections des représentants du personnel au comité d'entreprise, ainsi qu'aux élections des représentants des salariés au conseil d'administration de Réseau ferré de France. Par dérogation à l'article 15 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, aucune condition d'ancienneté n'est exigée pour la première élection de ces représentants.

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

Art. 3. - Réseau ferré de France est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Il tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Il dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage. Il peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un but connexe ou complémentaire à ses missions. Dans le cadre des objectifs du groupe, ces filiales ont une gestion financière autonome. Elles ne peuvent pas recevoir les concours financiers de l'Etat mentionnés à l'article 13.

Réseau ferré de France est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat. Un décret en Conseil d'Etat précise les règles de gestion financière, comptable et domaniale qui lui sont applicables, ainsi que les modalités du contrôle de l'Etat.

Art. 4. - La présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de l'établissement public industriel et commercial « Société nationale des chemins de fer français » et de ses filiales.

Art. 5. - Les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport appartenant à l'Etat et gérés par la Société nationale des chemins de fer français sont, à la date du 1^{er} janvier 1997, apportés en pleine propriété à Réseau ferré de France. Les biens constitutifs de l'infrastructure comprennent les voies, y compris 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 télécommunications liées aux infrastructures, les bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures.

Sont exclus de l'apport, d'une part, les biens dévolus à l'exploitation des services de transport, qui comprennent les gares, les entrepôts et cours de marchandises ainsi que les installations d'entretien du matériel roulant, et, d'autre part, les ateliers de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements liés à l'infrastructure, ainsi que les immeubles administratifs. Il en est de même des biens affectés au logement social ou au logement des agents de la Société nationale des chemins de fer français par nécessité de service et de ceux affectés aux activités sociales, des filiales et des participations financières.

Les modalités de détermination de ces biens sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 6. - Réseau ferré de France est substitué à la Société nationale des chemins de fer français pour les droits et obligations liés aux biens qui lui sont apportés, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1^{er} janvier 1997 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.

Un décret en Conseil d'Etat précise, en tant que de besoin et compte tenu des missions respectives des deux établissements, les droits et obligations résultant des actes ou conventions passés par la Société nationale des chemins de fer français qui sont transférés à Réseau ferré de France.

Art. 7. — Lors de la création de Réseau ferré de France, une dette de 134 200 000 000 F vis-à-vis de la Société nationale des chemins de fer français, représentative notamment en durée, en taux d'intérêt et en devises de l'ensemble de la dette financière de cet établissement et des contrats d'échanges financiers qui lui sont directement rattachés, est inscrite à son passif.

Art. 8. — L'ensemble des transferts mentionnés aux articles 5, 6 et 7 ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraire au profit d'agents de l'Etat, ni à aucune indemnité ou perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

Art. 9. — I. — Pour le calcul de la valeur locative des immobilisations industrielles dont la propriété est transférée au 1^{er} janvier 1997 à Réseau ferré de France, le prix de revient visé à l'article 1499 du code général des impôts s'entend de la valeur brute pour laquelle ces immobilisations sont inscrites au 31 décembre 1996 dans le bilan de la Société nationale des chemins de fer français.

II. — Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1474 A ainsi rédigé :

« Art. 1474 A. — Nonobstant les dispositions des articles 1473 et 1474, lorsque la majorité des véhicules ferroviaires d'une entreprise de transport public n'a pas de lieu de stationnement habituel, la valeur locative des véhicules de cette entreprise et le montant des salaires versés au personnel affecté à ces véhicules sont répartis entre toutes les communes sur le territoire desquelles des locaux et terrains sont affectés à son activité, quel que soit le redevable au nom duquel ces locaux et terrains sont imposés. La répartition est proportionnelle aux valeurs locatives de ces locaux et terrains. »

Art. 10. — Les transferts mentionnés aux articles 5 et 6 sont réalisés à la valeur nette comptable des actifs correspondants.

Les conséquences dans les comptes de la Société nationale des chemins de fer français de ces transferts et des opérations juridiques et comptables réalisées à cette occasion sont inscrites directement dans les comptes de capitaux propres de la Société nationale des chemins de fer français.

Art. 11. — Les biens immobiliers appartenant à Réseau ferré de France, affectés au transport ferroviaire et aménagés spécialement à cet effet, ont le caractère de domaine public.

Les atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public de Réseau ferré de France sont constatées par ses agents assermentés, conformément aux dispositions de l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. Ces atteintes peuvent, en outre, selon des modalités fixées par la convention prévue au quatrième alinéa de l'article 1^{er}, être constatées, dans les mêmes conditions, par les agents assermentés de la Société nationale des chemins de fer français. Réseau ferré de France exerce concurremment avec l'Etat les pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression de ces atteintes.

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

Les déclassements affectant la consistance du réseau sont soumis à l'autorisation préalable de l'Etat, après avis de la région concernée.

Art. 12. — L'article 1^{er} de la loi du 15 juillet 1845 précitée est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette disposition s'applique à l'ensemble du réseau ferré national. »

Art. 13. — Les ressources de Réseau ferré de France sont constituées par :

- les redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national ;
- les autres produits liés aux biens qui lui sont apportés ou qu'il acquiert ;

- les concours financiers de l'Etat, eu égard à la contribution des infrastructures ferroviaires à la vie économique et sociale de la nation, à leur rôle dans la mise en œuvre du droit au transport et aux avantages qu'elles présentent en ce qui concerne l'environnement, la sécurité et l'énergie ;

- tous autres concours, notamment ceux des collectivités territoriales.

Le calcul des redevances ci-dessus mentionnées tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; les règles de détermination de ces redevances sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Réseau ferré de France peut, dès sa création, faire appel public à l'épargne et émettre tout titre représentatif d'un droit de créance.

Art. 14. — La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :

I. — La deuxième phrase du premier alinéa de l'article 18 est remplacée par trois alinéas ainsi rédigés :

« 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". »

II. — L'avant-dernier alinéa de l'article 20 est supprimé.

III. — Le II de l'article 24 est ainsi rédigé :

« II. — 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 imparté au transport ferroviaire dans la mise en œuvre 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. »

IV. — L'article 26 est abrogé.

Art. 15. — I. — L'article 67 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 précitée est complété par un troisième alinéa ainsi rédigé :

« Les régions concernées par l'expérimentation prévue au présent article sont autorités organisatrices des services régionaux de voyageurs de la Société nationale des chemins de fer français. La délimitation de ces services est fixée conjointement par l'Etat et la région. Chacune des régions reçoit chaque année, directement de l'Etat, une compensation forfaitaire des charges transférées à la date d'entrée en vigueur de l'expérimentation. La consistance, les conditions de fonctionnement et de financement de ces services ainsi que leur évolution sont fixées par une convention passée entre la région et la Société nationale des chemins de fer français. L'expérimentation sera close le 31 décembre 1999. Elle pourra toutefois prendre fin, pour chaque région participante, dès la clôture de l'exercice au cours duquel ladite région aura, avant le 1^{er} juin, exprimé sa volonté d'y mettre fin. »

II. – Après le quatrième alinéa (3°) de l'article L. 4332-5 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les dépenses réalisées en application de l'expérimentation prévue au troisième alinéa de l'article 67 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire n'entrent pas dans l'assiette du prélèvement, à due concurrence, de la compensation forfaitaire des charges transférées. »

Art. 16. – A compter du 1^{er} janvier 1997, la Société nationale des chemins de fer français continue d'exercer à titre transitoire, pour le compte de Réseau ferré de France, les missions dévolues au nouvel établissement qui lui étaient confiées par les lois, règlements et conventions en vigueur avant cette date, d'assumer les responsabilités correspondantes et de recevoir, dans les mêmes conditions, les concours financiers prévus par ces lois, règlements et conventions, jusqu'à l'intervention des dispositions réglementaires mentionnées aux articles 1^{er}, 2, 3 et au troisième alinéa de l'article 5 de la présente loi, ainsi que de la convention entre Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer français mentionnée au quatrième alinéa de l'article 1^{er}.

Les actes relatifs aux biens mentionnés au premier alinéa de l'article 5, passés par la Société nationale des chemins de fer français à compter du 1^{er} janvier 1997 et jusqu'à l'intervention des dispositions réglementaires et de la convention mentionnées à l'alinéa précédent, sont réputés conclus au nom et pour le compte de Réseau ferré de France.

A défaut de convention passée dans le délai de six mois après la publication des dispositions réglementaires susmentionnées, un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées au troisième alinéa de l'article 1^{er}, jusqu'à l'intervention de ladite convention.

Art. 17. – Dans un délai de quatre mois à compter de la clôture de l'expérimentation prévue par l'article 67 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 précitée, le Gouvernement déposera, après consultation des régions ayant participé à l'expérimentation, un rapport au Parlement consacré, d'une part, à l'évaluation de cette expérimentation et, d'autre part, à l'appréciation des conséquences de la création de l'éta-

blissement public Réseau ferré de France, notamment l'assainissement financier de la Société nationale des chemins de fer français.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 13 février 1997.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

ALAIN JUPPÉ

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme,*

BERNARD PONS

Le ministre de l'économie et des finances,

JEAN ARTIUIS

*Le ministre de la fonction publique,
de la réforme de l'Etat et de la décentralisation,*

DOMINIQUE PERBEN

*Le ministre délégué au budget,
porte-parole du Gouvernement,*

ALAIN LAMASSOURE

*Le secrétaire d'Etat aux transports,
ANNE-MARIE IDRAC*

(1) *Travaux préparatoires* : loi n° 97-135.

Sénat :

Projet de loi n° 35 (1996-1997) ;

Rapport de M. François Gerbaud, au nom de la commission des affaires économiques, n° 177 (1996-1997) ;

Avis de M. Hubert Haenel, au nom de la commission des finances, n° 178 (1996-1997) ;

Discussion les 21, 22, 23 et 24 janvier 1997 et adoption, après déclaration d'urgence, le 24 janvier 1997.

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté par le Sénat, n° 3317 ;

Rapport de M. Alain Marleix, au nom de la commission de la production, n° 3325 ;

Discussion les 4, 5, 6 et 7 février 1997 et adoption le 7 février 1997.

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME**

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

NOR: EQU19700686D

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'œuvre 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 I^{er}

OBJET ET MISSIONS

Art. 1^{er}. - L'établissement public industriel et commercial Réseau ferré de France, dénommé ci-après RFF, exerce les mis-

sions qui lui sont dévolues par l'article 1^{er} 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 initial 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 1^{er} 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'œuvre 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 1^{er} 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 œuvre 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 œuvre.

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 II 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 œuvre 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

CHAPITRE I^{er}

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 troisième 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 convier 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 œuvre 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 RFF, 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.

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

CHAPITRE I^{er}

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 1^{er} 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.

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 1^{er} 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'ÉTAT

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 1^{er} du décret du 30 décembre 1981 susvisé est complété ainsi qu'il suit : « 12^e 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.

ALAIN JUPPÉ

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme,*

BERNARD PONS

Le ministre de l'économie et des finances,

JEAN ARTHUIS

*Le ministre de l'aménagement du territoire,
de la ville et de l'intégration,*

JEAN-CLAUDE GAUDIN

*Le ministre de la fonction publique,
de la réforme de l'Etat et de la décentralisation,*

DOMINIQUE PERBEN

*Le ministre délégué au budget,
porte-parole du Gouvernement,*

ALAIN LAMASSOURE

Le secrétaire d'Etat aux transports,

ANNE-MARIE IDRAC

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

NOR : EQU9700687D

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. 1^{er}. - 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 SNCF 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 1^{er}. 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.

ALAIN JUPPÉ

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme,*

BERNARD PONS

Le ministre de l'économie et des finances,

JEAN ARTHUIS

*Le ministre délégué au budget,
porte-parole du Gouvernement,*

ALAIN LAMASSOURE

Le secrétaire d'Etat aux transports,

ANNE-MARIE IDRAC

ANNEXE

DÉTERMINATION DES ACTIFS TRANSFÉRÉS DE LA SNCF À RIF

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 1^{er} 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 vidage, 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 ponts-bascules, ...

A.3. Les voies des lignes ou sections de lignes déclassées au 1^{er} 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 antibruit ;
- 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, caténares 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 appartenant 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 A 1, A 2 ou A 3,

y compris les appareils de protection ou de signalisation correspondants et les caténares 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 il se trouvent :
 - radio sol-train partie « sol » (y compris les postes d'émission-réception situés dans les postes de commandement et les postes d'aiguillage) ;
 - 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 A 4 (troisième 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'aiguillage 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 Société nationale des chemins de fer français ;
- 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 Société nationale des chemins de fer français par nécessité de service et de ceux affectés aux activités sociales.

**Décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif
aux redevances d'utilisation du réseau ferré national**

NOR : EQUT9700688D

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 de chemins de fer communautaires ;

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 l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence, ensemble le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986 fixant ses conditions d'application ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;

Vu l'avis du Conseil de la concurrence en date du 26 mars 1997 (1) ;

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

Décète :

Art. 1^{er}. - L'octroi de capacités d'infrastructure et leur utilisation par les convois ferroviaires sur le réseau ferré national donnent lieu au paiement de redevances par la Société nationale des chemins de fer français, par les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires pour des prestations de services de transports internationaux et par les entreprises ferroviaires pour des services de transports combinés internationaux de marchandises. Ces redevances sont calculées et perçues par Réseau ferré de France.

Art. 2. - Les redevances mentionnées ci-dessus tiennent notamment compte du coût de l'infrastructure du réseau ferré national, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale.

Art. 3. - Pour le calcul des redevances, les sections élémentaires composant le réseau ferré national sont regroupées en catégories correspondant à des caractéristiques de trafic :

- lignes périurbaines ;
- grandes lignes interurbaines ;
- lignes à grande vitesse ;
- autres lignes.

Les sections composant les catégories peuvent être regroupées en sous-catégories correspondant à des niveaux de trafic.

Les redevances dues par un utilisateur du réseau ferré national sont la somme des redevances dues pour chaque section élémentaire.

Art. 4. - Pour chaque section élémentaire, la redevance est composée d'un terme forfaitaire correspondant à l'accès à cette section pour une période donnée, d'un terme correspondant à la réservation d'une capacité d'infrastructure, exigibles même si cette capacité n'est pas utilisée, et d'un terme correspondant à la circulation effective.

Art. 5. - Le terme forfaitaire correspondant à l'accès au réseau est calculé en tenant compte des frais engagés par RFF. Il ne doit avoir aucun caractère discriminatoire. Il est, pour une période donnée, indépendant de la capacité réservée.

Art. 6. - Le terme correspondant à la réservation est calculé à partir d'un prix kilométrique déterminé par catégorie ou par sous-catégorie de section élémentaire. Ce prix kilométrique peut être majoré pour tenir compte des aménagements réalisés sur la section élémentaire concernée. Il peut être modulé dans des conditions non discriminatoires pour tenir compte :

- de l'origine ou de la destination du trajet ;
- de la période horaire d'utilisation de la section élémentaire ;
- du type de convoi ou de trafic ;
- des engagements sur le délai d'acheminement ;
- de la régularité d'utilisation par le demandeur ;
- du délai entre la demande et la date prévue pour l'utilisation de la capacité d'infrastructure.

Art. 7. - Le terme correspondant à la circulation est fonction de la distance parcourue sur la section élémentaire, du type de convoi ou de trafic et du tonnage.

Il peut être majoré, de façon non discriminatoire, suivant le mode de traction ou l'inclusion dans un convoi de matériels roulants ou de marchandises présentant des sujétions particulières.

Art. 8. - Un arrêté des ministres chargés des transports, de l'économie et du budget fixe, après consultation de RFF :

- les conditions de pondération entre les trois termes mentionnés à l'article 4 ;
- les conditions de modulation de chacun de ces termes ;
- les conditions de paiement, de remboursement ou d'exonération en cas de renonciation à une réservation de capacité d'infrastructure permettant la réutilisation de celle-ci ;
- les conditions de paiement d'une redevance composée du seul terme de l'article 5 si l'entreprise ferroviaire n'a pas donné suite à sa demande de capacité d'infrastructure

Art. 9. - Sur proposition de Réseau ferré de France, un arrêté des ministres chargés des transports, de l'économie et du budget fixe la liste des sections élémentaires ainsi qu'une répartition de celles-ci dans les catégories et sous-catégories définies à l'article 3, le barème des redevances et ses conditions d'application conformément aux dispositions du présent décret.

Art. 10. - Pour permettre le financement de certaines infrastructures, un arrêté des ministres chargés des transports, de l'économie et du budget pris sur proposition de Réseau ferré de France décide, par dérogation aux dispositions précédentes, des conditions particulières de fixation des redevances sur une période ne pouvant excéder la durée d'amortissement des investissements considérés, en contrepartie d'un engagement d'utilisation par l'entreprise ferroviaire de ces infrastructures sur cette période.

Art. 11. - A consistance du réseau et à volume de circulations ferroviaires inchangés par rapport à 1996, le montant global annuel des redevances prévues à l'article 1^{er} perçues par Réseau ferré de France ne devra pas dépasser 5,85 milliards de francs en 1997 et 6 milliards de francs en 1998.

Art. 12. - La mise à disposition de l'énergie électrique, l'usage des triages et installations ferroviaires des chantiers de transport combiné, le stationnement prolongé sur certaines voies, l'utilisation de certaines lignes actuellement fermées au trafic et toute prestation complémentaire font l'objet, le cas échéant, de facturations complémentaires par Réseau ferré de France.

Art. 13. - 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, le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur 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.

ALAIN JUPPÉ

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme,*

BERNARD PONS

Le ministre de l'économie et des finances,

JEAN ARTIUS

*Le ministre délégué au budget,
porte-parole du Gouvernement,*

ALAIN LAMASSOURE

*Le ministre délégué aux finances
et au commerce extérieur,*

YVES GAILLARD

Le secrétaire d'Etat aux transports,
ANNE-MARIE IDRAC

(1) Cet avis est publié au *Journal officiel* de ce jour sous la rubrique Avis divers

Arrêté du 11 mars 1997 abrogeant l'arrêté du 11 septembre 1995 relatif à l'exploitation de services de transport aérien

NOR EQUA9700160A

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme,

Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ;

Vu l'accord sur l'Espace économique européen (EEE), modifié notamment par la décision 79/4 du 24 mars 1994 du comité mixte de l'EEE ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment son livre III ;

Vu le décret n° 93-421 du 17 mars 1993 portant application de règlements communautaires relatifs au transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile (2^e partie) ;

Vu l'arrêté du 11 septembre 1995 portant octroi d'une licence d'exploitation de transporteur aérien au profit de la société Air Inter

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME**

Décret du 14 mai 1997 portant nomination du président du conseil d'administration de Réseau ferré de France

NOR: EQU9700799D

Le Président de la République,

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

Vu l'article 13, alinéa 2, de la Constitution;

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

Vu le décret du 9 mai 1997 portant nomination de M. Claude Martinand en qualité de représentant de l'Etat au conseil d'administration de Réseau ferré de France;

Vu la proposition du conseil d'administration de Réseau ferré de France en date du 13 mai 1997;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. - M. Claude Martinand est nommé président du conseil d'administration de Réseau ferré de France.

Art. 2. - Le Premier ministre, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme 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 14 mai 1997.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
ALAIN JUPPÉ

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme,*
BERNARD PONS

Le secrétaire d'Etat aux transports,
ANNE-MARIE IDRAC

Décret du 14 mai 1997 portant nomination d'un directeur à l'administration centrale

NOR: EQU9702170D

Le Président de la République,

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

Vu l'article 13 de la Constitution;

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat, notamment son article 25;

Vu le décret n° 85-779 du 24 juillet 1985 portant application de l'article 25 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 fixant les emplois supérieurs pour lesquels les nominations sont laissées à la décision du Gouvernement;

Vu le décret n° 95-1213 du 15 novembre 1995 relatif aux attributions du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. - M. Jean-Yves Perron, conseiller référendaire à la Cour des comptes, est nommé directeur des affaires économiques et internationales, en remplacement de M. Claude Martinand, ingénieur général des ponts et chaussées, appelé à d'autres fonctions.

Art. 2. - Le Premier ministre et le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme 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 14 mai 1997.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
ALAIN JUPPÉ

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme,*
BERNARD PONS

Décret du 14 mai 1997 portant nomination du président du conseil d'administration de l'Institut géographique national

NOR: EQU9700553D

Par décret du Président de la République en date du 14 mai 1997, M. Dujardin (Bernard), contrôleur d'Etat, est nommé président du conseil d'administration de l'Institut géographique national.

Arrêté du 13 mai 1997 portant nomination (administration centrale)

NOR: EQU9700423A

Par arrêté du Premier ministre et du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme en date du 13 mai 1997, M. Bonduelle (Yves), administrateur civil hors classe, est nommé sous-directeur à l'administration centrale du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

Arrêtés du 14 mai 1997 portant cessation de fonctions au cabinet du ministre

NOR: EQU9702130A

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme,

Vu le décret n° 48-1233 du 28 juillet 1948 portant règlement d'administration publique en ce qui concerne les cabinets ministériels, modifié par le décret n° 51-1030 du 21 août 1951;

Vu le décret du 7 novembre 1995 portant nomination du Premier ministre;

Vu le décret du 7 novembre 1995 relatif à la composition du Gouvernement;

Vu l'arrêté du 27 novembre 1995 portant nomination au cabinet du ministre,

Arrête :

Art. 1^{er}. - Il est mis fin aux fonctions de conseiller pour les affaires maritimes exercées par M. Bernard Dujardin, contrôleur d'Etat, appelé à d'autres fonctions.

Art. 2. - Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 mai 1997.

BERNARD PONS

NOR: EQU9702131A

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme,

Vu le décret n° 48-1233 du 28 juillet 1948 portant règlement d'administration publique en ce qui concerne les cabinets ministériels, modifié par le décret n° 51-1030 du 21 août 1951;

Vu le décret du 7 novembre 1995 portant nomination du Premier ministre;

Vu le décret n° 97-442 du 5 mai 1997 portant création d'un délégué à la modernisation et à la déconcentration auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme ;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. - M. Gilbert Santel, ingénieur général des ponts et chaussées, est nommé délégué à la modernisation et à la déconcentration auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

Art. 2. - Le Premier ministre et le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme 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 9 mai 1997.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
ALAIN JUPPÉ

Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme,
BERNARD PONS

**Décret du 9 mai 1997 portant nomination
d'un directeur à l'administration centrale**

NOR : EQUH9702122D

Le Président de la République,

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

Vu l'article 13 de la Constitution ;

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat, notamment son article 25 ;

Vu le décret n° 85-779 du 24 juillet 1985 portant application de l'article 25 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 fixant les emplois supérieurs pour lesquels les nominations sont laissées à la décision du Gouvernement ;

Vu le décret n° 95-1213 du 15 novembre 1995 relatif aux attributions du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme ;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. - M. Pierre Chantereau, ingénieur général des ponts et chaussées, est nommé directeur du personnel et des services, en remplacement de M. Gilbert Santel, ingénieur général des ponts et chaussées, appelé à d'autres fonctions.

Art. 2. - Le Premier ministre et le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme 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 9 mai 1997.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
ALAIN JUPPÉ

Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme,
BERNARD PONS

**Décret du 9 mai 1997 portant nomination
au conseil d'administration de Réseau ferré de France**

NOR : EQUH9700794D

Par décret en date du 9 mai 1997, sont nommés membres du conseil d'administration de Réseau ferré de France :

En qualité de représentants de l'Etat

Sur proposition du ministre chargé des transports : M. Martiniand (Claude) et M. Berthier (Jean).

Sur proposition du ministre chargé de l'économie et des finances : M. Calvet (Jérôme).

Sur proposition du ministre chargé du budget : M. Jonchère (François).

Sur proposition du ministre chargé de l'aménagement du territoire : M. Cadot (Michel).

Sur proposition du ministre chargé des collectivités territoriales : M. Thenault (Michel).

Sur proposition du ministre chargé du Plan : M. Mathieu (Michel).

En qualité de membres choisis en raison de leur compétence

M. Berthod (Jean-Claude) et M. Bonnafous (Alain).

M. Gerbaud (François) et M. Bussereau (Dominique), détenteurs d'un mandat électoral local, en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux ou locaux des questions ferroviaires.

M. Mallet (Jacques), en raison de sa connaissance des aspects sociaux et professionnels du transport ferroviaire.

Arrêté du 24 avril 1997 fixant la liste des candidats autorisés à se présenter aux concours d'entrée à l'Ecole des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes

NOR : EQUH9700769A

Par arrêté du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme en date du 24 avril 1997, la liste des candidats autorisés à se présenter aux concours d'entrée à l'Ecole des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes est fixée ainsi qu'il suit :

Au titre du deuxième concours

(Officiers mariners de carrière ou sous contrat, aspirants et officiers de réserve en situation d'activité des différents corps de la marine, fonctionnaires de catégorie B et agents sous contrat exerçant des fonctions de niveau équivalent relevant du ministre chargé de la marine marchande)

Centre de Fort-de-France

De Lorenzo (Frédéric), langue étrangère : anglais.

Centre de Marseille

De La Brosse (Cédric), langue étrangère : néant.
Hamelin-Le Droumaguet (Yolande), langue étrangère : anglais.
Michaud (Philippe), langue étrangère : anglais.
Orengia (Stéphane), langue étrangère : anglais.
Piel (Christian), langue étrangère : anglais.
Querlier (Didier), langue étrangère : anglais.
Revy (Emmanuel), langue étrangère : anglais.
Schmitt (Stéphane), langue étrangère : anglais.
Virrion (Fabrice), langue étrangère : néant.

Centre de Nantes

Jarrige (Bruno), langue étrangère : anglais.
Schwartz (Philippe), langue étrangère : néant.
Sommefraud (Christophe), langue étrangère : anglais.
Testard (Nicolas), langue étrangère : anglais.

Centre de Nouméa

Chapel (Vincent), langue étrangère : anglais.

Centre de Paris

Offret (Pascalle), langue étrangère : anglais.
Veziers (Loïc), langue étrangère : anglais.

Centre de Rennes

Caron (Arnaud), langue étrangère : espagnol.
Lebas (Marc), langue étrangère : néant.
Pennors (Philippe), langue étrangère : anglais.
Richou (Fabrice), langue étrangère : anglais.

Au titre du troisième concours

(Brevetés et diplômés de la marine marchande)

Centre de Nantes

Bodineau (Rodolphe), langue étrangère : anglais.

La productivité de la recherche et développement des entreprises industrielles aux États-Unis et en France.

Estimations de lois de consommation sur un pseudopanel d'enquêtes de l'INSEE (1979, 1984, 1989).

Estimation des élasticités de court et de long termes de la demande d'électricité sur données de panel à partir d'estimateurs à rétrécisseur.

Estimation de relations de long terme sur données de panel : nouveaux résultats.

Tests de causalité sur données de panel : une application à l'étude de la causalité entre l'investissement et la croissance.

Utilisation jointe de données de panel et d'informations agrégées dans l'estimation d'un modèle Probit.

Estimation de modèles non linéaires sur données de panel par la méthode des moments généralisés.

Résumés (en français et en anglais).

« Economie et prévision », n° 126, 1996-5, 216 p., CA : 08029/2-0126. - 72 F. - ISSN : 0249-4744.

Formation-emploi

Centre d'études et de recherches sur les qualifications

L'expérience de la précarité juvénile dans les espaces intermédiaires.

Dossier : l'enseignement agricole :

- l'enseignement agricole : école et entreprise ;
- repères pour l'enseignement agricole ;
- l'enseignement général, technologique et professionnel agricole en 1995 et 1996 ;
- la construction de l'articulation école-entreprise dans l'enseignement agricole (1820-1960).

« Formation-emploi », n° 57, janvier-mars 1997, 112 p., CA : 08083/7-0057. - 81 F. - ISSN : 0759-6340.

Problèmes économiques

Sélection d'articles français et étrangers

La Documentation française

Entreprise :

- Le gouvernement d'entreprise aux États-Unis ;
- La probabilité de rotation des P-DG : une mesure de pouvoir de révocation du conseil d'administration ;
- Le « reporting » : les dangers d'un outil de management ;
- L'évolution en longue période de l'endettement des entreprises françaises ;
- Les PME et l'intelligence économique ;
- Loyauté, la vertu qui fait gagner de l'argent ;
- Le « stress » : facteur de compétitivité ou tension contre-productive ?

« Problèmes économiques », n° 2518, 30 avril 1997, 32 p., CA : 08020/9-2518. - 16 F. - ISSN : 002-9304.

Regards sur l'actualité

La Documentation française

- La mutation du PCF : fiction ou velléité ?
- La mesure de la récidive en France.
- De la gastronomie à la diététique : les pratiques alimentaires des Français.
- Les marchés immobiliers à usage d'habitation.
- Chronologie (décembre 1996).

« Regards sur l'actualité », n° 229, mars 1997, 64 p., CA : 08026/8-0229. - 37 F. - ISSN : 0337-7091.

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES

Avis n° 97-A-09 du Conseil de la concurrence en date du 26 mars 1997 relatif à un projet de décret concernant les redevances d'utilisation du réseau ferré national (1)

NOR : ECOX9702019V

Le Conseil de la concurrence (section III),

Vu la lettre enregistrée le 11 mars 1997 sous le numéro A 212 par laquelle le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur a saisi le Conseil de la concurrence, sur le fondement de l'article 5 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986, d'une demande d'avis portant sur un projet de décret relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national ;

Vu l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 modifiée, relative à la liberté des prix et de la concurrence et le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986 modifié, pris pour son application ;

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 ;

Les rapporteurs, le rapporteur général et le commissaire du Gouvernement entendus, et le représentant de la Société nationale des chemins de fer français entendu conformément à l'article 25 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986,

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations qui suivent :

Par lettre du 11 mars 1997, le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur a saisi le Conseil de la concurrence d'une demande d'avis portant sur un projet de décret relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national.

Ce texte fait partie d'un ensemble de trois décrets pris en application de 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. Les deux autres textes concernent l'un les missions de RFF et l'autre la constitution de son patrimoine.

Le projet de décret soumis à l'examen du Conseil de la concurrence est établi sur le fondement de l'article 13 de la loi du 13 février 1997, qui énumère les ressources de RFF et prévoit que les règles de détermination des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

I. - LE CONTEXTE DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET DE DÉCRET

A. - Les entraves aux échanges dans le secteur des transports ferroviaires

Pendant de nombreuses années, les transports ferroviaires se sont, à la différence du transport routier, développés presque uniquement en réponse aux besoins nationaux. La définition de politiques nationales essentiellement tournées vers les marchés intérieurs a conduit à des disparités importantes entre États membres pour ce qui concerne tant les infrastructures que le matériel roulant. Cette fragmentation a notamment abouti à la constitution de monopoles exploités par les compagnies nationales et entraîné un retard du secteur ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport. En 1994, le transport ferroviaire, principal mode de transport au début du siècle, n'assurait plus que 14,9 % des transports en Europe (contre 71,7 % pour le transport routier), alors qu'il en assurait encore 31,7 % en 1970 (contre 48,6 % pour le transport routier).

Du fait de l'absence de coordination, l'interopérabilité entre différents réseaux a posé de nombreux problèmes, en partie résolus grâce à des accords passés entre compagnies de chemins de fer. Ainsi, les voitures de voyageurs et les trains de marchandises peuvent circuler entre les différents pays d'Europe, sans qu'il soit nécessaire de changer de train aux frontières. En raison de l'écartement différent des voies, des accords spécifiques sont toutefois nécessaires pour assurer les passages entre la France et l'Espagne ainsi qu'entre la Finlande et la Suède. Une directive du Conseil de l'Union européenne de 1996 devrait par ailleurs permettre à terme d'assurer l'interopérabilité sur le réseau de trains à grande vitesse.

De nombreux obstacles subsistent toutefois à la circulation des trains en dehors du cadre national et au développement du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport. Ces obstacles tiennent notamment aux disparités existant entre les systèmes de signalisation et de sécurité et les règles d'exploitation. Les différences de gabarit constituent également un frein au développement du transport combiné international de marchandises.

Afin d'endiguer le déclin des chemins de fer, différentes mesures ont été prises tant au niveau communautaire que national. Ces

mesures tiennent compte des obligations des Etats membres en ce qui concerne le service public dans le domaine des transports, telles qu'elles sont fixées par le règlement n° 1169 du conseil du 26 juin 1969.

B. - La politique commune des transports

Le traité de Rome prévoit la mise en place d'une politique commune des transports (art. 74 à 84). Cette politique commune implique notamment l'application des règles de concurrence au secteur des transports terrestres (règlement n° 1017/68 du 19 juillet 1968) et le contrôle de l'action des Etats membres en matière d'obligations de service public imposées aux entreprises de transport (règlement n° 1191/69 du 26 juin 1969).

La directive 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires marque une première étape dans la libéralisation du transport ferroviaire européen, caractérisé jusqu'alors par une juxtaposition de monopoles nationaux. Cette directive ne s'applique pas aux entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée aux transports urbains, suburbains ou régionaux et précise que « les Etats membres gardent la responsabilité générale du développement d'une infrastructure ferroviaire appropriée ». Quatre objectifs de nature à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité sont fixés dans la directive :

- l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires, impliquant que ces entreprises soient « gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, y compris en ce qui concerne les obligations de service public » ;
- la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des services de transport, la séparation comptable étant obligatoire, les séparations organique et institutionnelle étant facultatives ;
- l'assainissement financier des entreprises ferroviaires, de manière à les doter d'une structure financière saine et à les placer dans des conditions d'exploitation normales ;
- la garantie de droits d'accès aux infrastructures ferroviaires des Etats membres ; le droit d'accès prévu par la directive reste toutefois limité puisqu'il ne concerne que les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises et les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires ; encore ces regroupements ne bénéficient-ils que d'un droit d'accès aux réseaux des Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent et d'un simple droit de transit sur les autres réseaux.

Afin de préciser les conditions de mise en œuvre de ce droit d'accès, deux directives d'application ont été adoptées le 19 juin 1995. L'une (directive 95/18), relative aux licences des entreprises ferroviaires, définit des critères communs applicables à la délivrance et à la validité de ces licences. L'autre (directive 95/19) définit 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 que doivent acquitter les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires. Les directives 95/18 et 95/19 doivent être transposées par les Etats membres dans un délai de deux ans à compter de leur publication, soit avant le 27 juin 1997.

La directive 91/440 a été transposée dans le droit interne par le décret n° 95-666 du 9 mai 1995. Le décret prévoit que les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de la Communauté européenne disposent en France d'un droit de transit pour les prestations de transports internationaux entre les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires les constituant. Il est précisé que le droit de transit permet l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire « sans conférer le droit d'effectuer des dessertes sur le territoire national », sauf dans le cas où l'une des entreprises ferroviaires constituant le regroupement est établie en France. Il est par ailleurs prévu que les entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de la Communauté européenne disposent en France d'un « droit d'accès à l'infrastructure aux seules fins de l'exploitation de services de transport combinés internationaux de marchandises ».

Les modalités de répartition des capacités d'infrastructure du réseau ferré national sont fixées par le titre III du décret (art. 17 à 23). Il est donné priorité aux services nationaux ou internationaux qui, sur tout ou partie de leur trajet, sont effectués sur des lignes du réseau ferré national spécifiquement construites pour eux. La même priorité peut être accordée aux services effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat, conformément aux dispositions du règlement n° 1191/69 du 26 juin 1969. Ensuite, la priorité est accordée aux services « dont les caractéristiques sont les plus proches de celles qui assureraient une utilisation optimale de la capacité de l'infrastructure ».

L'entrée en vigueur du décret du 9 mai 1995, selon ce que prévoit son article 29, est subordonnée à la modification préalable du cahier des charges de la SNCF. Cette modification n'ayant pas

encore été réalisée, le décret n'a pu entrer en vigueur. En tout état de cause, certaines de ses dispositions doivent d'ores et déjà être modifiées pour tenir compte de la réforme du chemin de fer intervenue depuis lors.

C. - La réforme des chemins de fer en France

La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 affirme le droit de toute personne de se déplacer et de choisir son mode de transport, dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité. Elle définit les missions du service public des transports, les principales d'entre elles étant la réalisation et la gestion des infrastructures, la réglementation des activités de transport et l'organisation du transport public. Selon l'article 3 de la loi, la politique des transports, qui doit être envisagée de manière globale, « établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation ».

Le transport ferroviaire constitue, selon la loi du 30 décembre 1982, une modalité du service public des transports. La SNCF, dotée de l'autonomie financière et comptable, doit exécuter ses missions « selon les principes du service public ».

Avec environ 180 000 personnes employées (contre 500 000 en 1937 et encore 360 000 en 1965), la SNCF exploite actuellement 31 983 kilomètres de lignes, 2 207 gares et a transporté en 1995 741 millions de voyageurs et 125,1 millions de tonnes de marchandises. Elle a réalisé en 1996 un chiffre d'affaires de 55,1 milliards de francs (contre 55,9 milliards en 1994) et enregistré une perte nette de 12,5 milliards de francs. Sa dette s'élevait au 31 décembre 1996 à 199,4 milliards de francs.

La dégradation de la situation financière de la SNCF, comparable toutefois à celle qu'ont connue la plupart des compagnies ferroviaires européennes, s'explique notamment par le déclin du rail par rapport aux autres modes de transport et par le poids des charges d'infrastructure. Le débat national sur l'avenir du transport ferroviaire en France, engagé au début de 1996, a abouti à l'adoption de la loi du 13 février 1997 portant création, à compter du 1^{er} janvier 1997, de l'établissement public à caractère industriel et commercial, « Réseau ferré de France » (RFF). En transférant à RFF la propriété des infrastructures ferroviaires, et en lui confiant la responsabilité de l'aménagement, du développement de la mise en valeur du réseau ferré national, la loi du 13 février 1997 consacre la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation. Cette séparation, qui devient ainsi institutionnelle et non plus seulement comptable, ne remet toutefois pas en cause l'unité de la SNCF, dès lors que cette dernière, en plus de son rôle de transporteur, assure, pour le compte de RFF, qui la rémunère à cet effet, l'entretien et le fonctionnement du réseau ainsi que la gestion du trafic. La loi décharge par ailleurs la SNCF de la quasi-totalité de sa dette liée au financement des infrastructures, soit un montant de 134,2 milliards de francs, inscrit au passif de RFF. Il est prévu en outre que la SNCF reçoit des concours financiers de l'Etat pour compenser les charges liées aux missions de service public et d'aménagement du territoire qui lui sont imposées et pour lui permettre de faire face aux charges spécifiques qu'elle supporte en matière de retraites. Enfin, la loi précise les modalités de mise en place, pour les transports ferroviaires de voyageurs, de l'expérience de régionalisation des services de transport régionaux prévue par l'article 67 de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Les ressources de RFF sont constituées par les redevances d'utilisation du réseau ferré national, par les autres recettes liées à l'exploitation de son patrimoine ainsi que par les concours financiers de l'Etat et, éventuellement, des collectivités locales. RFF peut, en outre, faire appel public à l'épargne et émettre des titres négociables, notamment pour la réalisation de ses programmes d'investissement. Lors de sa constitution, RFF doit bénéficier d'une dotation en capital de l'ordre de 8 milliards de francs. La contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure devait être, en 1997, de 11,8 milliards de francs.

Avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 février 1997, la SNCF disposait depuis quelques années d'un compte d'infrastructure faisant apparaître, en charges, les dépenses liées à l'infrastructure ferroviaire et, en produits, les ressources théoriques de l'exploitant constituées principalement des redevances d'usage et des subventions de l'Etat. Pour l'exercice 1995, le montant total des charges s'élevait à 33,63 milliards de francs et le montant des produits à 22,17 milliards de francs, soit une perte de 11,46 milliards de francs. Le montant des redevances d'usage des activités s'élevait à 5,26 milliards de francs alors que la contribution de l'Etat à l'infrastructure s'élevait à 12,28 milliards de francs.

D. - Les conséquences de la réforme sur l'exercice de la concurrence

La loi du 13 février 1997 relative à la création de Réseau ferré de France ne remet pas en cause la position de la SNCF dans le secteur

ferroviaire, dès lors qu'elle demeure l'unique gestionnaire de l'infrastructure et en situation de monopole pour ce qui concerne l'exploitation de services de transports nationaux. De surcroît, la SNCF conservera une quasi-exclusivité pour le transport ferroviaire en provenance des autres États membres, dans la mesure où les possibilités d'accès au réseau d'autres entreprises ferroviaires sont, en application de la directive 91/440, encore très limitées. Considérant que cette directive ne constitue qu'un premier pas vers une réelle ouverture du transport ferroviaire à la concurrence, la Commission européenne a, dans une communication du 19 juillet 1995, proposé d'étendre les droits d'accès à tous les services de fret, aussi bien nationaux qu'internationaux, et aux services de transports internationaux de voyageurs, sans la condition préalable de constituer un groupe international. Selon la commission, « le renforcement du jeu du marché est un élément essentiel de la stratégie proposée en vue de revitaliser les transports ferroviaires » (Livre blanc du 30 juillet 1996, « Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires »).

Le Conseil de la concurrence rappelle que le droit de la concurrence s'applique au secteur des transports, et notamment au transport ferroviaire. Dans une décision du 29 mars 1994 (décision 94/210/CE, HOV-SVZ/MCN), la commission a ainsi fait application de l'article 85 du traité de Rome à des pratiques consistant, de la part d'entreprises ferroviaires et d'autres opérateurs, à fixer en commun des tarifs pour la commercialisation de transports ferroviaires de conteneurs maritimes en provenance ou à destination de l'Allemagne. Dans la même décision, la commission a fait application de l'article 86 du traité en considérant que la Deutsche Bundesbahn avait utilisé sa position dominante sur le marché des transports ferroviaires en Allemagne pour imposer des tarifs de transports ferroviaires discriminatoires sur le marché des transports terrestres de conteneurs maritimes en provenance ou à destination de l'Allemagne et transitant par un port allemand, belge ou néerlandais. Le Conseil de la concurrence, qui est compétent pour appliquer les dispositions des articles 85 et 86 du traité, pourrait être saisi au contentieux de pratiques similaires du propriétaire ou/et de l'exploitant de l'infrastructure, sur la base soit du traité de Rome, soit des articles 7 et 8 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986.

Sans préjuger des adaptations éventuelles qui pourront être apportées au cadre législatif et réglementaire actuel dans le secteur ferroviaire, le Conseil de la concurrence rappelle également que, dans un secteur dans lequel l'émergence de la concurrence est conditionnée par l'accès à une infrastructure essentielle, il convient que le gestionnaire de cette infrastructure, en particulier lorsqu'il est également exploitant, fasse droit aux demandes d'accès raisonnables émanant d'autres exploitants dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. Le niveau des redevances, établi selon de tels critères, doit favoriser l'efficacité en assurant une utilisation optimale des ressources disponibles et ne doit pas restreindre les possibilités d'entrée sur le marché.

II. - LE PROJET DE DÉCRET SOUMIS AU CONSEIL.

La directive 91/440 prévoit que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires doivent acquitter une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure et que les modalités de cette redevance, fixées de manière non discriminatoire entre entreprises ferroviaires, sont définies par les États membres après consultation du gestionnaire de l'infrastructure. La directive 95/19 précise que les redevances « sont fixées notamment selon la nature du service, la période du service, la situation du marché ainsi que la nature et l'usage de l'infrastructure » (art. 8).

Reprenant ces principes en les précisant sur certains points, l'article 13 de la loi du 13 février 1997 mentionne que « le calcul des redevances... tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ».

Pour le calcul de ces redevances, le projet de décret soumis au Conseil de la concurrence répartit le réseau ferré en sections élémentaires regroupées en quatre catégories correspondant à des caractéristiques de trafic : lignes périurbaines, grandes lignes interurbaines, lignes à grande vitesse, autres lignes. Ces catégories peuvent être divisées en sous-catégories correspondant à des niveaux du trafic. Pour chaque section élémentaire, la redevance est composée d'un terme forfaitaire correspondant à l'accès à cette section, d'un terme correspondant à la réservation d'une capacité d'infrastructure et d'un terme correspondant à la circulation effective. Les montants des deux derniers termes sont modulés en fonction des critères définis dans la loi rappelés à l'article 2 du décret et précisés aux articles 5 et 6. Un plafonnement des redevances est prévu pour 1997 et 1998. Toutefois, des redevances complémentaires pourront

être perçues par RFF pour la fourniture de l'énergie électrique et certaines utilisations particulières des infrastructures.

Un arrêté d'application doit préciser les conditions de modulation des différents termes composant la redevance ainsi que les conditions de paiement de cette redevance. Le barème des redevances, établi sur la base du décret examiné et de son arrêté d'application, est proposé par RFF et arrêté par les ministres chargés des transports, de l'économie et du budget.

Le conseil n'ayant pas été saisi du projet d'arrêté en question, son avis ne peut être considéré comme une appréciation de l'ensemble du dispositif de fixation des redevances, mais seulement comme celle du contenu du projet de décret qui lui a été soumis.

A. - La structure des redevances

Selon l'article 4 du projet de décret, la redevance se décompose en trois parties : un terme forfaitaire correspondant à l'accès à une section élémentaire pour une période donnée, un terme correspondant à la réservation d'une capacité d'infrastructure et un terme correspondant à la circulation effective.

1. Le terme forfaitaire

Le terme forfaitaire est indépendant de la capacité réservée et est exigible même si cette capacité n'est pas utilisée. Son paiement ouvre droit à l'accès au réseau.

Ce terme forfaitaire pourrait constituer pour les nouveaux opérateurs une barrière à l'entrée sur le marché s'il était fixé à un niveau excessif et représentait une part importante de la redevance totale.

Dans une logique d'ouverture du secteur des transports ferroviaires et dans la perspective du développement du transport combiné et de la création de corridors de fret spéciaux « facilement et librement accessibles » préconisés par la commission, la fixation d'un droit d'accès à un niveau excessif pourrait en effet s'avérer dissuasive pour des entrants potentiels. De même, ce forfait peut revêtir un caractère discriminatoire pour des entreprises ferroviaires appelées à n'utiliser le réseau ferroviaire concerné que de manière limitée si son montant est relativement élevé par rapport au coût d'usage de l'infrastructure.

La fixation du droit d'accès dans de telles conditions pourrait s'analyser comme un refus d'accorder l'accès des infrastructures à certains opérateurs. Emanant d'une entreprise en situation de monopole, ce refus pourrait avoir pour effet de faire obstacle « au maintien du degré de concurrence existant encore sur le marché ou au développement de cette concurrence » (affaire Hoffmann La Roche, CJCE, Recueil 1979).

S'agissant de l'accès à une installation essentielle, les autorités de la concurrence, tant communautaire que nationale, considèrent que le refus d'un tel accès peut constituer soit une entente anti-concurrentielle entre le détenteur de l'installation et l'un des utilisateurs, soit un abus de position dominante de la part de l'entreprise détentrice du monopole (décision 94/119/CE de la commission du 21 décembre 1993 relative au refus d'accès aux installations du port de Rodby ; décision n° 96-D-51 du Conseil de la concurrence du 3 septembre 1996 relative à des pratiques de la SARI. Héli-Inter Assistance).

Le projet de décret ne contient pas de précision sur la nature exacte et les modalités de fixation du terme forfaitaire, le seul élément connu étant qu'il n'est pas acquitté en contrepartie d'un droit général d'accès au réseau, mais qu'il correspond à l'accès à une section élémentaire pour une période donnée. D'après les informations recueillies, cette période pourrait être mensuelle.

En l'absence de précisions suffisantes dans le projet qui lui a été soumis, le Conseil de la concurrence n'est pas en mesure d'indiquer si les conditions de fixation du terme forfaitaire sont de nature à garantir un accès non discriminatoire des entreprises ferroviaires à l'infrastructure. Il recommande que soient précisées dans le décret les règles de détermination du terme forfaitaire. Compte tenu de son caractère forfaitaire, ce terme ne saurait être fixé en proportion des autres termes. En outre, s'il devait correspondre à des frais fixes tels que les frais de dossier, son montant devrait être établi à partir des coûts.

2. Les autres termes de la redevance

Le terme correspondant à la réservation est calculé, en fonction de la longueur de la section élémentaire, à partir d'un prix kilométrique fixé par catégorie ou sous-catégorie de section élémentaire. Le terme correspondant à la circulation est fonction de la distance parcourue sur la section élémentaire, du type de convoi ou de trafic et du tonnage. Les montants ainsi calculés peuvent être majorés ou modulés en fonction d'un certain nombre de critères.

Le projet présente une ambiguïté en ce qui concerne le terme correspondant à la réservation : l'article 4 dispose qu'il est exigible même si la capacité réservée n'est pas utilisée, mais l'article 10

envisage l'éventualité d'un remboursement de la redevance en cas de non-utilisation d'une réservation. L'imprécision concernant les conditions de ce remboursement peut laisser place à des discriminations injustifiées et répréhensibles au regard du droit de la concurrence.

D'après les informations recueillies, un remboursement partiel du montant de réservation pourrait intervenir lorsque RFF aura été averti avec un délai suffisant de la non-utilisation du sillon réservé.

Le Conseil de la concurrence estime nécessaire que soient définies dans le décret les conditions du remboursement de la réservation. Ces conditions, déterminées objectivement, doivent en outre respecter les prescriptions de l'article 12 de la directive 95/19, selon lesquelles, en cas de non-utilisation par une entreprise d'un sillon qui lui est attribué, une somme correspondant aux frais de gestion de la demande et au manque à gagner dû à la non-utilisation des capacités d'infrastructure peut être prélevée sur le dépôt de garantie que cette entreprise aura constitué.

B. - Les critères de modulation des redevances

Les directives 91/440 et 95/19 posent le principe selon lequel les redevances perçues sur des services de nature équivalente dans un même marché doivent s'appliquer sans discrimination entre entreprises ferroviaires. Les critères de modulation possible sont liés essentiellement à la rareté de la ressource (saturation de la ligne) et à la nature de l'utilisation (usure de la voie, pollution...).

Le projet de décret prévoit que le terme correspondant à la réservation est calculé en fonction de la longueur de la section élémentaire (et non de la distance à parcourir), à partir d'un prix kilométrique par catégorie de section qui peut être majoré pour tenir compte des aménagements réalisés et modulé en fonction de l'origine ou de la destination du trajet. Le montant de la réservation peut en outre être modulé pour tenir compte de la période d'utilisation, du type de convoi ou de trafic, des engagements sur le délai d'acheminement, de la régularité d'utilisation et du délai entre la demande et la date prévue pour l'utilisation de la capacité d'infrastructure. Le terme correspondant à la circulation, qui est fonction de la distance parcourue sur la section, du type de convoi ou de trafic et du tonnage, peut être majoré pour tenir compte du mode de traction utilisé ou de l'inclusion dans un convoi de matériels roulants ou de marchandises présentant des sujétions particulières. En outre, l'article 8 prévoit la possibilité d'une majoration des redevances dues pour l'utilisation de capacités d'infrastructure en cours d'amortissement.

En dehors de la référence générale (art. 2) aux critères de calcul des redevances déjà mentionnés dans la loi du 13 février 1997, le projet de décret ne définit pas les objectifs recherchés par la modulation, ce qui risque de rendre difficile l'exercice d'un contrôle effectif sur le barème des redevances et son application.

Par ailleurs, la multiplication des paramètres de variation des redevances retenus dans le projet conduira à une tarification complexe et risque de la rendre peu transparente. L'absence de précisions sur les conditions dans lesquelles le prix kilométrique peut être majoré ou modulé (« aménagements réalisés », « origine ou destination du trajet ») laisse en particulier place à une marge d'appréciation importante pour la détermination du montant de la réservation.

Le Conseil de la concurrence estime donc souhaitable que le décret indique avec précision les objectifs poursuivis par chacun des éléments de la modulation des termes « réservation » et « circulation » de la redevance ainsi que les conditions et l'amplitude de cette modulation. Certains critères de modulation étant susceptibles de conduire à des discriminations entre opérateurs aussi efficaces, il est nécessaire de préciser les conditions de leur application.

Enfin, l'article 7 du projet prévoit que « la mise à disposition de l'énergie électrique, l'usage des triages et installations ferroviaires des chantiers de transport combiné, le stationnement prolongé sur certaines voies, l'utilisation de certaines lignes actuellement fermées au trafic, et toute prestation complémentaire, font l'objet, le cas échéant, de facturations complémentaires par Réseau ferré de France ». Mais, aucune indication n'est donnée dans le projet de texte sur les modalités de tarification de ces prestations complémentaires non comprises dans l'assiette des redevances, la procédure instaurée à l'article 9 ne concernant que « le barème des redevances et ses conditions d'application ».

C. - Le plafonnement des redevances

Nonobstant les règles de détermination des redevances définies dans les dix premiers articles du décret et analysées ci-dessus, l'article 11 du projet de décret prévoit qu'à consistance du réseau et à volume de circulations ferroviaires inchangés par rapport à 1996, le montant global annuel des redevances perçues par RFF ne devra pas dépasser 5,85 milliards de francs en 1997 et 6 milliards de francs en 1998. Ces chiffres ont été déterminés principalement par référence au montant des redevances d'usage inscrit en 1995 dans le

compte d'infrastructure de la SNCF (5,2 milliards de francs, 5,6 milliards en y incluant les participations des tiers).

Dans le contexte actuel, il est certain que le choix d'une tarification aux coûts complets, qui aurait permis à RFF d'équilibrer son budget grâce aux seules redevances perçues, aurait obligé l'Etat à subventionner massivement la SNCF.

Le niveau de redevances retenu dans le projet de décret est relativement bas puisque le compte d'infrastructure de la SNCF fait apparaître pour 1995 un coût d'entretien de l'infrastructure, hors installations fixes de traction électrique, de 8,6 milliards de francs et un montant de charges financières et d'amortissement de 6,1 milliards de francs. Ce niveau traduit la volonté de concilier l'objectif de redressement financier rapide de la SNCF et la nécessité de la placer progressivement dans des conditions normales d'exploitation, la conduisant à optimiser ses recettes et à réduire ses coûts. Il correspondrait ainsi à la « capacité contributive » actuelle de la SNCF, dans la perspective d'un retour à l'équilibre avant la fin de la décennie et d'une limitation des concours financiers de l'Etat à la seule compensation des charges de service public qui lui sont imposées et des charges particulières de traite qu'elle doit assumer.

Ce mode de fixation du montant global des redevances, découlant de la situation de la SNCF et qui ne prend en compte ni le coût de l'infrastructure, ni la situation du marché des transports, ni l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale, confère aux redevances fixées pour 1997 et 1998 un caractère artificiel. En outre, ce mode de fixation n'est pas de nature à inciter à une utilisation optimale des capacités d'infrastructure.

Cette question doit être examinée dans le cadre communautaire, les Etats membres ayant fait jusqu'à présent des choix très différents en matière de tarification (tarification aux coûts complets au Royaume-Uni, tarification nulle aux Pays-Bas et en Espagne). L'hétérogénéité des règles de calcul des redevances d'infrastructure dans les Etats membres peut en outre conduire à des phénomènes de détournement de trafic dans la mesure où les entreprises ferroviaires peuvent choisir d'emprunter des axes alternatifs en fonction du niveau des redevances. Cette situation (exemple des liaisons Italie - ports de l'Europe du Nord) peut entraîner une concurrence entre différents réseaux et rendre difficile des formes de péréquation entre parties rentables et non rentables d'un même réseau. Dans son Livre blanc du 30 juillet 1996, la commission indique son intention de réaliser une étude sur la tarification afin de savoir si de nouvelles règles d'harmonisation sont nécessaires en ce domaine.

D. - La mise en œuvre des dispositions du décret et les litiges éventuels

L'article 9 du projet de décret dispose que le barème des redevances et ses conditions d'application sont arrêtés, sur proposition de RFF, par les ministres chargés des transports, de l'économie et du budget. En l'absence de disposition particulière sur ce point, on en déduit que le barème des redevances pourra être contesté, dans les délais de droit commun, devant les ministres concernés par la voie du recours gracieux et devant le juge administratif par la voie du recours pour excès de pouvoir.

S'agissant des décisions individuelles dont peut être destinataire toute entreprise ferroviaire demandant à accéder au réseau, la directive 95/19 prévoit en son article 13 que « les Etats 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 » et que les décisions rendues par cette instance sont soumises à un contrôle juridictionnel.

Le projet de décret soumis au Conseil n'organise aucun mécanisme de ce type et la procédure de recours instituée par le décret du 9 mai 1995 ne correspond pas à celle que la directive 95/19 demande aux Etats membres de mettre en place. Selon l'article 27 de ce décret, en effet, les litiges soulevés par une entreprise ferroviaire qui relèvent de la compétence de la juridiction doivent être portés, préalablement à tout recours devant cette juridiction, devant le ministre chargé des transports.

En tout état de cause, si, en application de la directive 95/19, une instance indépendante était créée, il conviendrait de veiller à ce que soit instituée une procédure de coordination entre cette instance et le Conseil de la concurrence chargé d'appliquer le droit commun de la concurrence. Le Conseil de la concurrence pourrait ainsi être saisi de pratiques nuisées en œuvre sur un marché, dans le secteur des infrastructures ferroviaires ou dans celui des transports ferroviaires. Celui-ci apprécierait alors ces pratiques au regard des dispositions des articles 7 et 8 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 et 85 et 86 du traité de Rome. Il pourrait le cas échéant les déclarer anticoncurrentielles et les sanctionner au titre des ententes ou des abus de domination, alors même que l'instance de recours, examinant ces mêmes pratiques sous l'angle de la conformité à la tarification réglementaire, aurait pu en admettre la validité.

