

N° 35

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 octobre 1996.

PROJET DE LOI

portant création de l'établissement public "Réseau Ferré National",

PRÉSENTÉ

au nom de M. ALAIN JUPPÉ,

Premier ministre,

par M. BERNARD PONS,

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

(Renvoyé à la commission des Affaires économiques et du Plan sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Gouvernement a souhaité que s'engage un débat national sur l'avenir du transport ferroviaire. Ce débat s'est déroulé au cours du premier semestre 1996 dans les régions, au sein des conseils régionaux et des conseils économiques et sociaux régionaux, puis, au niveau national, au Conseil national des transports et au Conseil économique et social.

Le Gouvernement a tiré les conclusions de ce débat à l'Assemblée nationale le 11 juin 1996 et au Sénat le 25 juin 1996, en présentant les grandes lignes d'une réforme de l'organisation du transport ferroviaire, qui constitue une solution française originale à même d'assurer le renouveau de ce mode de transport.

Cette réforme s'inscrit dans une politique globale et cohérente, permettant à chaque mode de transport de faire valoir pleinement ses atouts dans un souci de complémentarité et d'efficacité économique. Pour le chemin de fer, ces atouts se mesurent notamment en termes de service public, d'aménagement du territoire, de sécurité et de préservation de l'environnement.

La réforme doit assurer un véritable renouveau du chemin de fer et le redressement durable de la Société nationale des chemins de fer français. Elle repose sur deux piliers :

- la clarification des responsabilités respectives de l'État et de la Société nationale des chemins de fer français en matière d'infrastructure et le désendettement de la Société nationale des chemins de fer français ;

- l'expérimentation de la régionalisation des services régionaux de voyageurs.

La clarification s'appuie sur la création au 1er janvier 1997 d'un établissement public industriel et commercial responsable du réseau ferré national et de son financement.

Le projet de loi présenté porte création de cet établissement public dénommé "Réseau Ferré National", qui a pour objet d'aménager, de développer et de mettre en valeur l'infrastructure ferroviaire (article premier).

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 de Réseau Ferré National, qui la rémunère à cet effet

et selon les règles qu'il définit. La Société nationale des chemins de fer français gardera ainsi une double mission de transporteur ferroviaire et de gestionnaire de l'infrastructure (article premier).

Le présent projet introduit une dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique afin de permettre à Réseau Ferré National de confier à la Société nationale des chemins de fer français des mandats de maîtrise d'ouvrage pouvant porter sur des ensembles d'opérations. Celle-ci pourra assurer la maîtrise d'oeuvre des opérations correspondantes (article premier).

Le projet fixe les règles constitutives de Réseau Ferré National (article 2). Cet établissement sera soumis au contrôle économique et financier de l'État ; il tiendra sa comptabilité selon les règles applicables aux entreprises (article 3).

Les biens constitutifs de l'infrastructure, ainsi que les terrains et bâtiments non affectés à l'exploitation des services de transport, appartenant à l'État et gérés par la Société nationale des chemins de fer français seront apportés en pleine propriété au nouvel établissement public. Ces biens comprennent notamment les voies, les quais, les triages, les réseaux et l'ensemble des installations nécessaires au fonctionnement des systèmes de régulation et de sécurité. La Société nationale des chemins de fer français demeurera gestionnaire des biens dévolus à l'exploitation des services de transport ferroviaire, c'est-à-dire notamment les gares et les ateliers du matériel roulant ; elle continuera d'assurer également la gestion des magasins et ateliers de réparation et d'assemblage des équipements de voie, celle des immeubles administratifs, des biens affectés au logement et aux activités sociales et conservera ses filiales et participations financières (article 4).

Une dette de 125 milliards de francs vis-à-vis de la Société nationale des chemins de fer français sera inscrite au passif de Réseau Ferré National lors de sa création (article 6).

Le projet de loi prévoit les dispositions comptables, domaniales et fiscales nécessaires à la réalisation des opérations de transfert et permettant d'assurer, d'une part, leur exonération de tous impôts, droits et taxes et, d'autre part, leur neutralité vis-à-vis de la fiscalité locale (articles 7, 8 et 9).

Les transferts mentionnés ci-dessus sont réalisés à la valeur nette comptable des actifs correspondants (article 9).

A cet égard, l'article 8-I assurera la neutralité pour la fiscalité foncière. L'article 8-II modifiera le code général des impôts afin de permettre à toutes les communes disposant d'installations ferroviaires de continuer à percevoir la taxe professionnelle relative aux activités de la Société nationale

des chemins de fer français, sans pour autant modifier le régime actuel de la Régie autonome de transports parisiens, dont la taxe professionnelle est versée au lieu de stationnement habituel de ses véhicules.

L'État gardera toutes ses prérogatives en matière de définition et de consistance du réseau. En particulier, les projets de déclassement seront soumis à l'autorisation de l'État (articles premier et 10).

Une modification est apportée à la loi du 15 juillet 1845 relative à la police des chemins de fer afin de permettre de classer explicitement l'ensemble du réseau ferré national dans la grande voirie (article 11). Cette disposition protectrice permettra la poursuite des atteintes à l'intégrité du domaine public de Réseau Ferré National, selon la procédure des contraventions de grande voirie (article 10).

Les ressources de Réseau Ferré National seront constituées de l'ensemble des produits liés aux biens dont il sera propriétaire et notamment des redevances qu'il percevra pour les circulations sur le réseau ferré national, des concours financiers de l'État et de tous autres concours, en particulier ceux des collectivités territoriales (article 12).

Le projet de loi apporte les ajustements nécessaires à la loi d'orientation des transports intérieurs afin d'assurer la cohérence du cadre législatif. La Société nationale des chemins de fer français se verra confirmée à cette occasion dans sa double mission de gestionnaire de l'infrastructure et de transporteur ferroviaire (article 13).

Le projet abroge l'avant-dernier alinéa de l'article 20 de la loi d'orientation. Cet alinéa prévoyait que le produit des aliénations ou changements d'affectation des biens immobiliers gérés par la S.N.C.F. devait être utilisé pour l'aménagement ou le développement du domaine ferroviaire. Cette disposition n'aura plus de signification puisque cette mission est désormais confiée à Réseau Ferré National. Une disposition de même nature est par ailleurs inutile pour ce nouvel établissement public, propriétaire de son domaine, qui percevra donc les produits de cession et les utilisera conformément à son objet (article 13).

Le texte prévoit enfin des concours financiers de l'État pour les missions de service public confiées à la Société nationale des chemins de fer français et pour les charges qu'elle supporte en matière de retraites (article 13).

Afin de lancer l'expérimentation prévue par l'article 67 de la loi n° 95-115 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, une disposition complétant cette loi permettra à l'État de compenser directement et forfaitairement aux régions les charges des services ferroviaires régionaux dont elles deviendront autorités organisatrices. dans le cadre de

conventions avec la Société nationale des chemins de fer français. Cette expérimentation, qui débutera le 1er janvier 1997, se déroulera selon les principes de volontariat, transparence, réversibilité, convenus entre l'association des présidents de conseils régionaux, l'État et la Société nationale des chemins de fer français (article 14).

Enfin, le projet prévoit des dispositions transitoires permettant d'assurer la continuité de la gestion du réseau ferré national, des opérations d'aménagement et de développement en cours, des responsabilités et concours financiers correspondants (article 15).

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

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

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi portant création de l'établissement public "Réseau Ferré National", délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Il est créé à la date du 1er janvier 1997 un établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé : "Réseau Ferré National". Cet établissement a pour objet l'aménagement, le développement 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'État.

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 règles définies par Réseau Ferré National. Il la rémunère à cet effet.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'exercice des missions de Réseau Ferré National. Ce décret prévoit qu'une convention entre Réseau Ferré National et la Société nationale des chemins de fer français fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées au précédent alinéa.

Ce décret détermine également les modalités selon lesquelles Réseau Ferré National 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'oeuvre 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 National est constitué conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée 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.

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

Art. 3

Réseau Ferré National 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.

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

Art. 4.

Les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport appartenant à l'État 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 National. Les biens constitutifs de l'infrastructure comprennent notamment les voies, les quais, les triages, les réseaux, les installations et bâtiments techniques.

Sont exclus de l'apport, d'une part les biens dévolus à l'exploitation des services de transport, notamment les gares et les ateliers d'entretien du matériel roulant, d'autre part les ateliers de réparation des équipements de voie et les immeubles administratifs. Il en est de même des biens affectés au logement social et aux activités sociales et des participations financières.

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

Art. 5.

Réseau Ferré National 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 1er janvier 1997 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.

Un décret en Conseil d'État 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 National.

Art. 6.

Lors de la création de Réseau Ferré National, une dette de 125 milliards de francs vis-à-vis de la Société nationale des chemins de fer français est inscrite à son passif.

Art. 7.

L'ensemble des transferts mentionnés aux articles 4, 5 et 6 ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraire au profit d'agents de l'État, ni à aucune indemnité ou perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

Art. 8.

I - Pour le calcul de la valeur locative des immobilisations industrielles dont la propriété est transférée au 1er janvier 1997 à Réseau Ferré National, le prix de revient visé à l'article 1499 du code général des impôts s'entend de la valeur pour laquelle ces immobilisations sont inscrites au 31 décembre 1996 dans les écritures 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 n'a pas de lieu de stationnement habituel, la valeur locative des véhicules de cette entreprise et les 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 biens sont imposés. La répartition est proportionnelle aux valeurs locatives de ces locaux et terrains."

Art. 9.

Les transferts mentionnés aux articles 4 et 5 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. 10.

Les biens immobiliers appartenant à Réseau Ferré National, 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 National sont constatées par ses agents assermentés, conformément aux dispositions de l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 modifiée sur la police des chemins de fer. Ces atteintes peuvent également être constatées, dans les mêmes conditions, par les agents assermentés de la Société nationale des chemins de fer français. Réseau Ferré National exerce concurremment avec l'État les pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression de ces atteintes.

Les biens immobiliers utilisés pour la poursuite des missions de Réseau Ferré National peuvent être cédés à l'État 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'État.

Art. 11.

L'article premier de la loi du 15 juillet 1845 est ainsi complété :

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

Art. 12.

Les ressources de Réseau Ferré National sont constituées par :

- les redevances d'utilisation qu'il perçoit pour les circulations sur le réseau ferré national ;

- les autres produits liés aux biens qui lui sont apportés ou qu'il acquiert ;
- les concours financiers de l'État ;
- 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'État.

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

Art. 13.

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est modifiée ainsi qu'il suit :

I - La deuxième phrase du premier alinéa de l'article 18 est remplacée par les dispositions suivantes :

"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 les missions de gestion de l'infrastructure qui lui sont confiées par l'établissement public Réseau Ferré National créé par la loi n° du ."

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

III - Le II de l'article 24 est remplacé par les dispositions suivantes :

"II - La Société nationale des chemins de fer français reçoit des concours financiers de la part de l'État au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées. 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 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'État 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. 14.

L'article 67 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire 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'État et la région. Chacune des régions reçoit chaque année, directement de l'État, 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."

Art. 15.

A compter du 1er janvier 1997, la Société nationale des chemins de fer français continuera d'exercer, à titre transitoire, pour le compte de Réseau Ferré National, les missions dévolues au nouvel établissement qui lui étaient confiées par les textes et conventions en vigueur avant la publication de la présente loi, à assumer les responsabilités correspondantes et à recevoir, dans les mêmes conditions, les concours financiers prévus par ces textes et conventions jusqu'à l'intervention des dispositions réglementaires mentionnées aux articles premier, 2, 3 et 4 (alinéa 3) et de la convention entre Réseau Ferré National et la Société nationale des chemins de fer français mentionnée au troisième alinéa de l'article premier de la présente loi.

A défaut de convention passée dans le délai de 6 mois après la publication des dispositions réglementaires susmentionnées, un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées au deuxième alinéa de l'article premier, jusqu'à l'intervention de ladite convention.

Fait à Paris, le 16 octobre 1996

Signé : ALAIN JUPPÉ

Par le Premier ministre :
Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme

Signé : BERNARD PONS

Le Sénat sur internet : <http://www.senat.fr>
minitel : 36-15 - code SENATEL
L'Espace Librairie du Sénat : tél. (1) 42-34-21-21

Imprimé pour le Sénat par la Société Nouvelle des Libraires-Imprimeries Réunies
5, rue Saint-Benoit, 75006 Paris

ISBN 2-11-100499-5



9 782111 004993

ISSN 1240-8425

Prix de vente au public : 3,80 F