

N° 230

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1992 - 1993

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 23 décembre 1992.

Enregistre à la Présidence du Sénat le 5 mars 1993.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur la proposition de loi de MM. Hubert HAENEL, Daniel HOEFFEL, Roger HUSSON et René TREGOUËT sur le financement par crédit-bail des installations ferroviaires.

Par M. André FOSSET,

Senateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, *vice-présidents* ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, *secrétaires* ; Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Baudot, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, François Blaizot, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désire Debavelaere, Jean Delaneau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginesy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gerard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marques, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Gerard Miquel, Louis Monard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Jean Pepin, Daniel Percheron, Jean Peyralitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Claude Pradille, Jean Puech, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir le numéro :
Sénat : 207 (1992-1993).

Transports.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	3
PREMIÈRE PARTIE: EXPOSÉ GÉNÉRAL	5
I. LE VOLUME DES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS OU A RÉALISER PAR LA SNCF REND IMAGINABLE UNE AMÉLIORATION OU UN ASSOUPLISSEMENT DE LEUR CADRE JURIDIQUE	5
A. LES INVESTISSEMENTS A RÉALISER PAR LA SNCF SONT D'UN VOLUME CONSIDÉRABLE	6
B. LE CADRE JURIDIQUE ET FINANCIER DANS LEQUEL LES INVESTISSEMENTS S'OPÈRENT MÉRITE D'ÊTRE MODERNISÉ	9
1. Présentation sommaire de ce cadre juridico-financier	9
2. La politique tarifaire de la SNCF	13
3. La dette de la SNCF et sa gestion	15
II. LE SYSTÈME DE CRÉDIT-BAIL PEUT THÉORIQUEMENT CONSTITUER UNE RÉPONSE À CE BESOIN D'INVESTISSEMENT	20
A. QU'EST-CE QUE LE CRÉDIT BAIL?	20
1. Le crédit-bail mobilier	22
2. Le crédit bail immobilier	24
B. UNE SOLUTION QUI A FAIT SES PREUVES	26
C. LES AVANTAGES D'UNE EXTENSION DU SYSTÈME À LA SNCF	31
1. Des avantages sur un plan essentiellement comptable	32
2. L'expérience du financement du matériel roulant	33
3. Les implications fiscales du système	35
III. UN CERTAIN NOMBRE DE PRÉCAUTIONS DOIVENT ÊTRE PRISES COMPTE TENU DE LA SPÉCIFICITÉ DU RÉGIME DES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF	45
A. CERTAINS OBSTACLES DOIVENT ÊTRE LEVÉS	45
B. LE TEXTE DOIT ÊTRE DE PORTÉE LIMITÉE	48
DEUXIÈME PARTIE: EXAMEN PAR LA COMMISSION	53
TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION	55
TABLEAU COMPARATIF	57
ANNEXES	59

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Si la proposition de loi sur le financement par crédit-bail des installations ferroviaires qui vous est soumise a été enregistrée sous le n° 207 le 1er février 1993, en fait, son texte a déjà été examiné par le Sénat, sous la forme d'un amendement n° 4 de M. HAENEL et de plusieurs de nos collègues déposé le 15 décembre 1989 à l'occasion de la discussion du projet de loi déclaré d'urgence relatif à la police des chemins de fer. Venu en discussion devant le Sénat en séance publique le 18 décembre 1989 (1), cet amendement fut retiré dès lors que M. Tony DREYFUS, secrétaire d'Etat, avait annoncé :

"C'est un sujet qui est à l'étude actuellement et sur lequel une décision devrait intervenir assez rapidement".

Depuis cette date, l'étude ne semble cependant pas avoir abouti à une décision. Une proposition de loi avait, en outre, déjà été déposée le 22 novembre 1989, sous le n° 71. Cette proposition fut reprise le 18 avril 1991. C'est cette même proposition de loi, dotée d'un nouveau numéro (207) qui nous revient.

(1) Cf. J.O. Débats Sénat - Séance du 18.12.1989 - p. 5116-5117.

Mais, pour être complet, il convient d'indiquer qu'une proposition de loi n° 2431 (Assemblée nationale 1991-1992) a été déposée le 11 décembre 1991 par M. Gilles de ROBLEN, député et quarante-six de ses collègues dans le but de modifier l'article 18 de la loi d'orientation des transports intérieurs, permettant la participation de financements privés à la mise en oeuvre du schéma national des trains à grande vitesse. Cette proposition n'a pas non plus connu de suite sur le plan du droit positif.

C'est en prenant en compte cet environnement législatif que votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous soumet ses conclusions concernant la proposition n° 207.

PREMIÈRE PARTIE

EXPOSÉ GÉNÉRAL

La proposition qui nous est soumise a, en fait, pour objet essentiel de faciliter les investissements de la Société nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.).

Dans cette perspective, trois observations méritent d'être faites :

- d'abord, les investissements présents et futurs de la SNCF sont d'un volume tel que leur cadre juridique pourrait être amélioré et assoupli ;

- ensuite, la formule du "crédit-bail" qui a déjà fait ses preuves semble assez adaptée à l'objectif poursuivi ;

- enfin, la spécificité qui caractérise le régime juridique de la S.N.C.F. justifie qu'un certain nombre de précautions soient prises.

I. LE VOLUME DES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS OU À RÉALISER PAR LA S.N.C.F. REND IMAGINABLE UNE AMÉLIORATION OU UN ASSOUPLEMENT DE LEUR CADRE JURIDIQUE

L'exposé des motifs de la proposition de loi n° 207 est très explicite :

"Les investissements nécessités par (les) créations de lignes T.G.V. seront facilités si la S.N.C.F. a accès aux diverses techniques financières utilisées par les entreprises industrielles et commerciales."

Deux remarques peuvent être faites à cet égard :

- d'une part, les investissements à réaliser par la S.N.C.F. sont effectivement d'un volume considérable ;

- d'autre part, le cadre juridique dans lequel les investissements s'opèrent mérite, peut-être d'être modernisé.

A. LES INVESTISSEMENTS À RÉALISER PAR LA S.N.C.F. SONT D'UN VOLUME CONSIDÉRABLE

Il n'appartient pas au présent rapport de renouveler une analyse économique et financière à laquelle le rapporteur pour avis de notre Commission des Affaires économiques et du Plan se livre avec une parfaite efficacité chaque année dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances (1).

Il faut cependant souligner que les investissements de la S.N.C.F. ont cru de 51,5 % de 1960 à 1990 en francs constants, passant de 9 à 18,6 milliards de francs dans cette période.

Or, il convient de rappeler que, lors de l'examen du projet de loi de finances pour 1992, le rapporteur pour avis de notre Commission estimait :

"La situation n'a pas véritablement progressé cette année et le problème du financement des (...) infrastructures nécessaires demeure en suspens."(2).

(1) On se reportera, sur ce point, aux excellents développements de l'avis n° 94, tome XVIII "Transports terrestres" de M. Georges BERCHET - Sénat 1991-1992, pages 16 et 25 à 27.

(2) Ibidem page 11.

Le nouveau schéma directeur du T.G.V. a été adopté le 14 mai 1991, retenant la construction de 4 000 kilomètres de lignes nouvelles (1).

Par ailleurs, l'accord MITTERRAND-KOHL, conclu à la Rochelle le 22 mai 1992, a donné l'impulsion de la réalisation d'un T.G.V. est-européen reliant le réseau français au réseau allemand.

Dans un communiqué du Premier ministre, il était précisé au début de janvier 1993, que le projet de TGV Est « est l'un des infrastructures prioritaires que la France entend réaliser dans le cadre de l'initiative européenne de croissance » (2).

Le panorama que l'on peut dresser des besoins financiers engendrés par la réalisation du réseau T.G.V. est clair.

● S'agissant du T.G.V. "Sud-Est", les investissements réalisés étaient évalués, en novembre 1991, à :

- 10,3 milliards de francs pour l'infrastructure ;

- 8,1 milliards de francs pour le matériel T.G.V. ;

soit un total de 18,4 milliards de francs.

Le taux de rentabilité financière, qui était prévu à 16,5 %, s'établissait alors à 15,2 %.

● S'agissant du T.G.V. "Atlantique", les investissements réalisés étaient évalués, en novembre 1991, à :

- 11,3 milliards de francs pour l'infrastructure ;

- 8,5 milliards de francs pour le matériel T.G.V. ;

(1) Une proposition de résolution n° 2763 (AN 1991-1992) tendant à la création d'une commission d'enquête sur la mise en oeuvre du schéma directeur national des T.G.V. et sur le respect des priorités données aux études de lancement des T.G.V. « Méditerranée » et « Est » a été déposée le 9 juin 1992 par M. Jean-Louis MASSON, député. Cette proposition n'a pas abouti. En revanche, une proposition de résolution n° 90 (Sénat 1992-1993), présentée par M. Hubert HAENEL, a abouti, sur le rapport n° 151 (Sénat 1992-1993) de M. Jean ARTIUIS, à la création d'une commission d'enquête chargée d'examiner les conditions dans lesquelles la SNCF remplit ses missions de service public, les relations qu'elle entretient avec les collectivités locales et son rôle en matière d'aménagement du territoire.

(2) cf. Les Echos, 4 janvier 1993 p. 11

soit un total de 19,8 milliards de francs.

Selon la S.N.C.F., il est encore trop tôt pour évaluer le taux de rentabilité financière réel. Le taux prévisionnel était de 12 % fin 1991.

● S'agissant du T.G.V. "Est", le besoin d'investissement est de l'ordre de 25,7 milliards de francs pour les infrastructures hors matériel roulant.

Le choix a été fait au Comité interministériel de l'aménagement du territoire du 10 février 1993 de ne réaliser, dans un premier temps, que le tronçon Paris-Metz, pour un coût de 20 milliards de francs et de reporter à plus tard la réalisation du tronçon Metz-Strasbourg par un tunnel sous les Vosges dont le coût serait de l'ordre de 5,7 milliards de francs.

Ce choix ne change rien à la réalité du besoin total de financement.

● S'agissant du T.G.V. "Nord", le montant le plus récemment prévu pour les installations fixes est de 18,388 milliards de francs (aux conditions économiques de 1992), à la charge de la SNCF, auxquels s'ajoutent 655 millions de francs de contribution de l'Etat et des collectivités (au titre de l'environnement et du surcoût dû au passage à travers Lille).

● L'inter-connexion des lignes à grande vitesse en région parisienne pourrait atteindre un coût de 7,7 milliards de francs.

● Enfin, le contournement de l'agglomération lyonnaise en Rhône-Alpes pourrait atteindre 7,1 milliards de francs.

Au total, le besoin de financement des investissements qu'impliquerait la réalisation d'un réseau T.G.V. de l'ordre de 5.000 kilomètres avoisine, selon certains experts, 400 milliards de francs. Ces 400 milliards de francs, la S.N.C.F. -dont le total des charges en 1992 s'établit à quelque 91,865 milliards de francs, mais qui dégage quelque 2,95 milliards de pertes, selon les plus récents résultats comptables- n'est pas en mesure d'en supporter seule le poids.

B. LE CADRE JURIDIQUE ET FINANCIER DANS LEQUEL LES INVESTISSEMENTS S'OPÈRENT MÉRITE D'ÊTRE MODERNISÉ

1. Présentation sommaire de ce cadre juridico-financier

● Le cadre juridique dans lequel sont effectués les investissements de la S.N.C.F. est principalement constitué par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs -communément appelée la "LOTI"- et par les textes pris pour l'application de cette loi.

● Accessoirement, la loi du 15 juillet 1845 modifiée sur la police des chemins de fer s'applique aux ouvrages et équipements en question.

● Les rapports financiers entre l'Etat et la S.N.C.F. ont fait l'objet d'un contrat de plan 1990-1994 conclu le 14 mars 1990.

Ce contrat prévoit notamment :

- l'équilibre du compte d'exploitation de l'établissement.

Le résultat net d'exploitation de l'établissement s'est présenté comme suit dans la période récente :

(en millions de francs courants)

ANNÉES	RÉSULTAT D'EXPLOITATION	RÉSULTAT NET COMPTABLE
1981	-	- 2.020
1982	-	- 6.158
1983	-	- 8.381
1984	668	- 6.149
1985	1.418	- 4.486
1986	1.681	- 3.876
1987	3.053	- 993
1988	4.179	- 563
1989	4.715	138
1990	4.422	17
1991	3.511	+ 6
1992	2.068	- 2.956

(en millions de francs)

ANNÉE	PRODUITS DE TRAFIC (Recettes brutes)	CHIFFRE D'AFFAIRES	POURCENTAGE (prod. trafic/CA)
1990	47.899	53.146	90.127
1991	48.500	53.613	90.463
1992	49.884	55.393	90.055

En première approche, on peut considérer que, au cours de la période récente, le déficit net comptable a été couvert par emprunt.

- le contrat de plan prévoit également un taux d'autofinancement des investissements supérieur à 20 % (article 23 du contrat de plan). Ce taux a été de 21,35 % en 1990 et de 24,2 % en 1991.

Rappelons que les subventions publiques à la S.N.C.F. ont cru, au total, de 45,5 % en francs constants entre 1960 et 1990, passant de 12,2 milliards de francs à 22,4 milliards de francs dans cette période.

Les concours versés par l'Etat à la S.N.C.F. ont deux objectifs :

- la compensation des missions de service public,
- l'harmonisation des conditions de concurrence.

Au titre du premier objectif, l'Etat verse à la S.N.C.F. :

- conformément aux articles 18 à 21 du contrat de plan 1990-1994 signé le 14 mars 1990 :

. la contribution pour le maintien en état des installations nécessaires aux besoins de la défense du pays ;

. la contribution aux services régionaux de voyageurs, d'un montant de 3.574 millions de francs 89 hors T.V.A. (base contrat), 3.487,1 millions de francs hors T.V.A. (corrigé de l'extension de la R.T.P. à l'Ile-de-France, à compter du 1er janvier 1991) indexé sur l'évolution des prix du PIB ;

. la contribution à l'équilibre des comptes de l'activité du transport voyageurs dans la région parisienne ;

. enfin, la contribution aux tarifs sociaux, 1.700 millions de francs 90 (base contrat), 1.667,3 millions de francs 90 (corrigée de l'extension de la R.T.P. à l'Ile-de-France, à compter du 1er janvier 1991) indexée sur l'évolution des prix de la consommation finale des ménages et du trafic voyageurs du réseau principal ;

- par ailleurs, en application des conventions signées par la S.N.C.F. avec les départements ministériels dans le cadre de l'article 41 du cahier des charges, il convient de rappeler :

. la contribution versée par le ministère de la Défense pour le transport des militaires ;

. la compensation versée par le ministère de la Justice pour le transport des détenus et leurs escortes ;

. enfin, celle versée par les services du Premier ministre pour le transport de la presse.

Au titre de l'harmonisation des conditions de concurrence, la S.N.C.F. reçoit de l'Etat, en application des articles 15 et 16 du contrat de plan 1990-1994 :

. la contribution aux charges d'infrastructure, d'un montant de 10.118 millions de francs 89 (base contrat), 10.001,3 millions de francs 89 (corrigé de l'extension de la R.T.P. à l'Ile-de-France, à compter du 1er janvier 1991) indexé sur le PIB en 1990 et sur le PIB + 1,3, à partir de 1991,

. la contribution aux charges de retraite, sur la base d'un taux de cotisation de la S.N.C.F. initialement fixé à 36 % et porté à 36,29 % le 1er février 1991 par suite de la mise en place de la contribution sociale généralisée.

D'autre part, le contrat de plan 1990-1994 prévoit, dans son article 28, à partir de 1991, le versement au service de la dette d'un concours annuel de 3.800 millions de francs 89 indexé sur l'évolution des prix du PIB.

La "lettre-plafond" a fixé, comme suit, le montant des contributions de l'Etat à la S.N.C.F. pour 1992 :

- charges de retraite	14.673,00 MF
- tarifs sociaux	1.812,14 MF
- charges d'infrastructure	11.184,90 MF
- services régionaux de voyageurs	4.012,26 MF
- service annexe d'amortissement de la dette	4.144,30 MF
- contribution de défense	7,18 MF
- indemnité compensatrice en faveur de la S.N.C.F. banlieu	758,00 MF
- réductions de tarifs (S.N.C.F.-banlieue)	121,3 MF*

* estimatif

Pour finir, les dotations en capital de l'Etat à la S.N.C.F. se sont présentées comme suit dans les dernières années :

1987	2.400 MF	dont	- 1.400 MF au titre du T.G.V.-Atlantique - 1.000 MF au titre de consolidation de 2 avances d'actionnaires de 500 MF consenties en 1970 et 1972
1988	1.700 MF	dont	- 1.490 MF au titre des Grandes Opérations Périodiques d'entretien de l'infrastructure (atténuation pour un même montant de la contribution aux charges infrastructure au compte d'exploitation) - 210 MF au titre du financement des électrifications
1989	1.752 MF	dont	- 1.512 MF au titre des Grandes Opérations Périodiques d'entretien de l'infrastructure (atténuation pour un même montant de la contribution aux charges infrastructure au compte d'exploitation) - 240 MF au titre du financement des électrifications
1990	néant		
1991	néant		
1992	750 MF		au titre du service annexe d'amortissement de la dette (atténuation pour un même montant de la contribution au compte de résultat du service annexe d'amortissement de la dette).

2. La politique tarifaire de la S.N.C.F.

Dotée de l'autonomie de gestion par l'article 24-I de la "LOTI", la S.N.C.F. pratique une politique tarifaire qui peut se décomposer en deux grands volets.

● Les tarifs voyageurs

- l'évolution des tarifs de base

Celle-ci a été la suivante en moyenne annuelle, en francs courants :

- 1986	+ 3,46 %
- 1987	+ 2,66 %
- 1988	+ 2,60 %
- 1989	+ 2,72 %
- 1990	+ 3,1 %
- 1991	+ 3,71 %
- 1992	+ 3,41 %

- la politique de réductions commerciales

Au cours des dernières années, la politique commerciale de la S.N.C.F. a eu un triple objectif :

- lutter contre la concurrence des autres modes de transport, notamment l'avion et la voiture particulière, en maintenant et même, si possible, en augmentant sa part de marché ;

- faire disparaître certaines distorsions qui entraînent la vente de quelques prestations à un prix ne couvrant pas leurs coûts ;

- introduire des "nuancements temporels" (sic) destinés à réguler les pointes de trafic.

Il n'appartient pas au présent rapport d'entrer dans le détail de ces aménagements de caractère commercial.

● Les tarifs marchandises

Depuis 1984, les majorations tarifaires appliquées aux tarifs publics de la S.N.C.F. ont été modérées et ne connaissent plus qu'une périodicité annuelle depuis 1986, 1987 ayant même été marquée par une absence de hausse, les hausses de 1988 et 1989 étant de 2 % et celle de 1990 comme celle de 1991 de 4 %. L'année 1992 a été, quant à elle, marquée par une hausse de 3 %.

En tout état de cause, les barèmes tarifaires de la S.N.C.F. constituent une base à partir de laquelle sont négociés les contrats avec les chargeurs, les prix appliqués se situant généralement, selon la S.N.C.F., *"bien en-dessous des prix publiés"*.

Cette *"pause"* tarifaire, liée à la concurrence enregistrée sur le marché des transports, a été accompagnée -il faut en convenir- par les efforts de productivité engagés depuis quelque sept ans. En ce qui concerne les majorations tarifaires pour 1992, celles-ci ont été voisines du taux d'inflation, restant ainsi dans la ligne générale de modération tarifaire que l'entreprise s'est fixée.

A noter que le produit moyen de la tonne-kilomètre, plus significatif des prix de transport, est en fait, en hausse de 26,8 % en francs constants de 1984 à 1992.

3. La dette de la S.N.C.F. et sa gestion

Le tableau ci-après donne le montant et la structure de l'endettement à long terme au terme des cinq derniers exercices connus. Les opérations d'échanges financiers ne sont pas prises en compte dans ces données.

Le fort accroissement de l'endettement au cours des années 1990-1992 s'explique, selon la S.N.C.F., par un volume d'investissement très important.

	Au 31.12.86		Au 31.12.87		Au 31.12.88		Au 31.12.89		Au 31.12.90		Au 31.12.91			Au 31.12.92		
	en MF	en %	dont entreprise en MF	en MF	en %	dont entreprise en MF										
Emprunts en France	44.016	55,9	50.025	59,6	56.749	61,4	57.183	60,7	61.473	59,0	72.424	60,4	49.228	85.952	60,8	61.314
Emprunts à l'étranger (y compris eurofrancs)	25.298	32,1	23.290	27,8	24.188	26,2	25.027	26,6	29.892	28,7	34.253	28,5	21.305	40.847	28,9	30.053
Opérations Eurofrance	9.428	12,0	10.570	12,6	11.427	12,4	11.949	12,7	12.768	12,3	13.313	11,1	13.313	14.607	10,3	14.607
Total de l'endette- ment	78.742	100	83.885	100	92.364	100	94.159	100	104.133	100	119.990	100	83.846	141.406	100	105.974

Source : MELT - Projet de loi de finances pour 1993

La contrevaletur des engagements en devises a été calculée sur la base des cours de change du dernier jour ouvrable de l'année considérée.

Pour donner une image réelle des engagements de la S.N.C.F., la présentation par devises et par types de taux d'intérêt qui suit intègre les opérations d'échange de devises et de taux d'intérêt.

La part de l'endettement en devises de la S.N.C.F. a sensiblement diminué entre 1986 et 1989, avant de se stabiliser en 1990.

(en %)

	31/12/86	31/12/87	31/12/88	31/12/89	31/12/90	31/12/91	31/12/92
Endettement en francs	58	63	68	72	73	75	78
Endettement en devises	42	37	31	28	27	25	22

Source : MELT - Projet de loi de finances pour 1993

L'évolution du « panier » des devises d'endettement de la S.N.C.F. reflète sa volonté de réduire le risque de change afférent à sa dette. La S.N.C.F. a, au moyen notamment de contrats d'échanges financiers et de remboursements anticipés d'emprunts, réduit ses engagements dans des devises les plus volatiles (dollar US, yen) et augmenté la part des devises stables par rapport au franc (ECU, devises du S.M.E., franc suisse).

	31.12.86	31.12.87	31.12.88	31.12.89	31.12.90	31.12.91	31.12.92
Ecus	13 %	16 %	23 %	29 %	39 %	48 %	48 %
Deutsche Marks	18 %	18 %	18 %	18 %	17 %	12 %	11 %
Florins	4 %	4 %	3 %	3 %	2 %	1 %	1 %
Francs belgs et Luxembourgeois	7 %	8 %	12 %	13 %	12 %	11 %	7 %
Francs Suisses	17 %	19 %	22 %	22 %	26 %	24 %	29 %
Dollar US	26 %	23 %	18 %	14 %	4 %	4 %	4 %
Yen	11 %	11 %	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Autres	4 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Total de la dette en devises	33.034	31.187	29.438	26.884	28.828	30.514	31.217

Source : MELT.- Projet de loi de finances pour 1993

La répartition entre taux fixe et taux variables de la dette libellée en francs français à fin 1992 fait apparaître un sensible accroissement par rapport à fin 1991 de la dette à taux fixe. Cette évolution reflète notamment l'impact des annulations de contrats d'échange financier réalisées en octobre et novembre derniers sur une assiette de 5 milliards de francs.

	31.12.86	31.12.87	31.12.88	31.12.89	31.12.90	31.12.91	31.12.92
Hors échanges financiers							
Taux fixe	76,0 %	69,5 %	63,0 %	61,4 %	64,5 %	70,0 %	73,6 %
Taux variables	24,0 %	30,5 %	37,0 %	38,6 %	35,5 %	30,0 %	26,4 %
Y compris échanges financiers							
Taux fixe	72,2 %	65,7 %	60,2 %	55,8 %	55,5 %	61,7 %	72,8 %
Taux variables	27,8 %	34,3 %	39,8 %	44,2 %	44,5 %	38,3 %	27,2 %

Source : MELT.-Projet de loi de finances pour 1993

COMPTE DE RESULTAT A FIN DECEMBRE 1992

CHARGES	1992	1991	% VAR
CONSUMMATION DE MATIERES	10732	9809	8,4
achats de matières	10877	10198	7,7
dont énergie de traction	(2584)	(2515)	2,7
diminution (-) ou augmentation (+) des stocks	-245	-293	-16,4
CHARGES EXTERNES	14888	13348	10,1
entretien et réparations			
sur installations fixes	1900	1945	-2,3
sur matériel	1557	1418	9,8
redevances de crédit-bail, locations	2353	1887	24,7
autres services extérieurs	8885	8098	9,8
dont commissions aux agences de voyages	(810)	(534)	51,7
dépendances des services routiers	(2984)	(2886)	4,5
Total des consommations intermédiaires	25428	23248	9,4
CHARGES DE PERSONNEL	43898	42157	3,9
rémunérations	31102	29917	3,9
charges sociales	12754	12240	4,1
IMPOTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILES	2398	2274	3,8
taxes assises sur les rémunérations	475	448	6,5
taxes professionnelles	1448	1400	3,3
autres impôts et taxes	435	428	1,8
Total des charges d'exploitation courantes	71840	67680	5,9
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	7053	6507	8,4
immobilisations propres	6016	5575	7,9
matériel Eurofins	1037	932	11,3
DOTATIONS AUX PROVISIONS POUR DEPRECIATION ET POUR RISQUES D'EXPLOITATION	644	240	168,3
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION	79337	74427	6,8
INTERETS ET ASSIMILES	10185	8153	24,8
emprunts directs S.N.C.F.	9040	7126	26,9
opérations Eurofins	1145	1027	11,5
DOTATIONS AUX PROVISIONS POUR RISQUES DE CHANGE	148	216	-31,8
AUTRES DOTATIONS AUX PROVISIONS ET AUX AMORTISSEMENTS	218	270	-19,3
PERTES DE CHANGE SUR REMBOURSEMENTS	501	348	43,8
TOTAL DES CHARGES FINANCIERES	11053	8988	23,0
VALEUR COMPTABLE DES BIENS CEDES	632	1432	-55,8
biens mobiliers	513	1040	50,7
biens immobiliers	119	392	-69,6
AUTRES CHARGES EXCEPTIONNELLES	513	504	1,8
DOTATIONS AUX PROVISIONS	330	91	262,8
TOTAL DES CHARGES EXCEPTIONNELLES	1473	2027	-27,2
TOTAL DES CHARGES	91865	85442	7,5

PRODUITS	1992	1991	% VAR
PRODUITS DU TRAFIC	48884	48808	2,8
Voyageurs et bagages	32190	30552	5,4
réseau principal : recettes commerciales	22237	21058	5,8
compensations tertiaires	3402	3300	3,1
banlieue : recettes commerciales	3295	3102	6,2
compensations tertiaires	3256	3092	5,3
Fret	13025	13402	-2,8
wagons : recettes commerciales	11867	12246	-3,1
autres : recettes commerciales	1001	998	0,3
compensations tertiaires	157	158	-0,8
Sernam	4158	4057	2,5
Poste	511	488	4,5
AUTRES PRODUITS	5508	5113	7,7
PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE	8357	7078	18,1
(dont charges de personnel : 1992 = 1731 MF ; 1991 = 1344 MF)			
Total de la production	63730	60882	5,8
VERSEMENTS DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES PUBLIQUES	18788	18087	4,4
compensation pour services d'intérêt régional	3873	3715	4,3
contribution aux charges d'infrastructure	11256	10711	5,1
divers	507	425	19,3
indemnité compensation banlieue	1131	1216	-7,0
Total des produits d'exploitation courants	80518	78738	4,9
REPRISES SUR PROVISION SPECIALE DE REEVALUATION ET SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	681	738	-8,8
CHARGES D'AMORTISSEMENT LMA DIFFEREES	38	88	-44,8
REPRISES SUR PROVISIONS POUR DEPRECIATION ET POUR RISQUES D'EXPLOITATION	170	358	-52,1
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION	81405	77938	4,4
PRODUITS DES ACTIFS FINANCIERS ET DISPONIBILITES	1022	858	19,1
INTERETS INTERCALAIRES PORTES EN IMMOBILISATIONS	2542	1441	77,8
CHARGES FINANCIERES LMA DIFFEREES	73	132	-44,7
REPRISES SUR PROVISIONS POUR RISQUES DE CHANGE	378	214	73,7
AUTRES REPRISES SUR PROVISIONS	11	2	450,8
GAINS DE CHANGE SUR REMBOURSEMENTS	188	118	62,2
TOTAL DES PRODUITS FINANCIERS	4208	2783	52,3
PRODUITS DE CESSIONS	2843	4485	-34,4
biens mobiliers	2315	3072	-24,8
biens immobiliers	628	1413	-55,8
AUTRES PRODUITS EXCEPTIONNELS	223	119	87,4
REPRISES SUR PROVISIONS	128	143	-9,8
TOTAL DES PRODUITS EXCEPTIONNELS	325	477	-30,8
TOTAL DES PRODUITS	88808	85448	4,1

	1992	1991	% VAR
CHIFFRE D'AFFAIRES	56380	53813	3,3
VALEUR AJOUTEE	38322	37440	2,3
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	8878	9078	-2,2
(A) : RESULTAT D'EXPLOITATION	2088	3511	-41,1
(B) : RESULTAT FINANCIER	-844	-625	9,9
(C) : RESULTAT EXCEPTIONNEL	1820	2720	-33,1
RESULTAT NET (A)+(B)+(C)	-298	6	-

II. LE SYSTÈME DU CRÉDIT-BAIL PEUT THÉORIQUEMENT CONSTITUER UNE RÉPONSE À CE BESOIN D'INVESTISSEMENT

L'idée de recourir au crédit-bail pour faciliter la réalisation d'investissements par la S.N.C.F. n'est pas, il faut le souligner, hétérodoxe.

Ainsi, le rapport de M. Philippe ESSIG, ancien président de la S.N.C.F., rendu public le 20 mars 1990 - qui partageait l'esprit de la proposition de loi qui nous est soumise - suggérait-il de recourir, concurremment au financement par l'Etat et les collectivités territoriales intéressées, ainsi qu'à l'emprunt, au système du crédit-bail.

A ce stade de l'étude, il paraît souhaitable de rappeler brièvement les mécanismes essentiels du crédit-bail et son régime juridique.

A. QU'EST-CE QUE LE CRÉDIT-BAIL ?

Le régime du crédit bail est organisé, dans notre pays, par une loi n° 66-455 du 2 juillet 1966, modifiée par l'ordonnance n° 67-837 du 28 septembre 1967.

Il existe en fait deux sortes de crédit-bail : le crédit-bail mobilier et le crédit-bail immobilier.

• Le crédit-bail mobilier

Il s'agit d'opérations de location de biens d'équipement, de matériel ou d'outillage, achetés pour les louer par entreprises qui en demeurent propriétaires lorsque ces opérations donnent aux locataires la possibilité d'acquérir tout ou partie des biens loués, moyennant un prix convenu, tenant compte au moins pour partie, des versements effectués à titre de loyers.

L'appellation crédit-bail "*mobilier*" ne concerne en fait que les biens d'équipement. Celle de leasing étant réservée plutôt aux

biens de consommation, le leasing étant en fait plus une location qu'une promesse de vente.

● **Le crédit-bail immobilier**

Il s'agit d'opérations par lesquelles une entreprise donne en location des biens immobiliers à usage professionnel, acquis par elle ou construits pour son compte, lorsque ce contrat permet aux locataires de devenir propriétaires de tout ou partie des biens loués, au plus tard à l'expiration du bail.

Cette accession à la propriété s'effectue soit par cession en exécution d'une promesse unilatérale de vente, soit par acquisition directe ou indirecte de droits de propriété du terrain sur lequel ont été édifiés le ou les immeubles loués, soit encore par transfert de plein droit de la propriété des constructions édifiées sur le terrain appartenant audit locataire.

Le crédit-bail se distingue de la location-vente par le fait qu'il est assorti d'une simple option d'achat que le locataire est libre de lever. En revanche, la location-vente comprend une promesse synallagmatique de vente qui oblige le locataire à acheter le bien loué. Le crédit-bail met en présence trois personnes au lieu de deux dans la location-vente.

Le crédit-bail a un caractère essentiellement financier : le prix de cession du bien donné en location est généralement inférieur à sa valeur vénale.

● **En cas de crédit-bail le bailleur demeure sans contestation possible le propriétaire de la chose jusqu'à la levée éventuelle de l'option. En revanche, en cas de vente à crédit, l'utilisateur devient normalement propriétaire dès que le bien lui est livré.**

● **Le lease-back (arrêté du 29.11.73, JO du 3.1.74) est une technique de crédit par laquelle l'emprunteur transfère au prêteur dès le départ la propriété d'un bien que l'emprunteur rachète progressivement suivant une formule de location assortie d'une promesse de vente. Le lease-back se distingue du crédit-bail auquel il fait néanmoins appel, sur deux points :**

- il s'agit d'une opération bilatérale et non triangulaire : le locataire est en effet aussi le fournisseur ;

- il s'agit d'une opération au caractère financier plus affirmé : aucun bien matériel nouveau n'est mis en circulation, le fournisseur s'efforce seulement de "liquider" des immobilisations.

1. Le crédit-bail mobilier

● Objet du contrat :

Il s'agit :

- de garantir à un entrepreneur locataire, l'utilisation d'un bien comme s'il en était propriétaire pendant un délai minimum et à un prix fixé d'avance ;

- d'assurer à la société propriétaire, le recouvrement d'un certain montant de loyers pendant une période déterminée appelée période irrévocable ;

- d'offrir au locataire les possibilités d'acquérir à l'issue de cette période irrévocable, le bien loué pour une valeur résiduelle déterminée à l'avance et assez faible compte tenu des loyers payés.

● Schématiquement, l'opération s'effectue de la manière suivante :

- l'entrepreneur choisit d'abord son matériel et le constructeur, puis s'adresse à la société de crédit-bail pour lui demander d'acquérir le bien à sa place et de lui louer ;

- la société de crédit-bail étudie le dossier sous les aspects économiques et financiers, vérifie que l'entrepreneur pourra faire face à ses engagements de loyers. Après cet examen, elle achète et éventuellement importe le matériel choisi par l'utilisateur aux conditions techniques et au prix débattu par celui-ci avec son fournisseur ;

- le matériel est loué à l'utilisateur par la société de crédit-bail pour une certaine durée. Le montant des loyers encaissés pendant la période irrévocable, quelle que soit la durée de cette dernière doit

permettre à la société de crédit-bail de récupérer le prix d'achat du bien et de couvrir ses charges d'exploitation.

Au terme de cette location l'utilisateur peut :

- acquérir le bien pour un prix fixé au contrat généralement inférieur à sa valeur vénale en fin de contrat (souvent 4 à 6 % du prix d'achat) ;

- poursuivre la location pour un délai court renouvelable tacitement et avec un loyer minime ;

- restituer le bien à la société de crédit-bail.

Les contrats sont souvent assortis de clauses accessoires qui ont trait notamment à l'utilisation de bien (interdiction de sous-location) à l'assurance et aux garanties supplémentaires éventuellement exigées (assurance-vie, caution des dirigeants de l'entreprise locataire ou même dans certains cas du constructeur de matériel).

En fait, le crédit-bail mobilier se présente comme une opération de location avec promesse de vente mais, par sa finalité, il s'apparente davantage à une opération financière, un crédit garanti par la propriété du bien mis à la disposition des utilisateurs, en particulier lorsque des clauses accessoires déchargent la société de crédit-bail, des risques autres que le risque d'insolvabilité du preneur.

Deux catégories d'entreprises peuvent recourir au crédit-bail mobilier :

- celles qui n'effectuent de telles opérations qu'à titre occasionnel et ne sont assujetties à aucun statut particulier. Toutefois, les règles juridiques qui s'appliquent au crédit-bail doivent être rigoureusement respectées ;

- et celles qui pratiquent habituellement de telles opérations qui doivent revêtir une forme commerciale et sont soumises à un statut particulier. Ces entreprises sont assimilées à des banques et établissements de crédit.

Ce sont également des sociétés d'un type particulier et qui sont des sociétés agréées : par exemple les SOFERGIE ou encore les sociétés agréées pour le financement des télécommunications (dans le cas d'opérations de crédit-bail mobilier traitées avec les P.T.T.).

2. Le crédit-bail immobilier

● Comme dans le domaine mobilier, le contrat de crédit-bail immobilier consiste en une location assortie d'une promesse unilatérale de vente au profit du locataire pour un prix convenu à l'origine.

Toutefois, les caractéristiques du bien donné en location, la durée du contrat et l'importance des capitaux mis en oeuvre font que ces opérations suivent des modalités propres.

● Chaque opération peut se dérouler selon des schémas différents selon le type de convention choisi mais l'ordonnance n° 67-837 du 27 septembre 1967 énumère les trois modalités selon lesquelles le locataire pourra accéder à la propriété des constructions.

Contrat classique. Lorsque la société de crédit-bail est à la fois propriétaire du terrain et des constructions qu'il comporte, le transfert de la propriété en fin de bail se réalise comme dans le crédit-bail mobilier par la cession en exécution d'une promesse unilatérale de vente. Ce type de convention est le plus couramment utilisé. Elle permet de mettre en oeuvre la technique particulière du lease-back consistant pour une entreprise qui désire se procurer des capitaux et qui est propriétaire d'une usine ou de locaux administratifs à les vendre à une société qui lui en laisse à son tour l'usage par un contrat de crédit-bail.

Construction de sociétés civiles immobilières suivant une autre solution. Une société civile est créée entre l'entreprise de crédit-bail qui en est le gérant statutaire et l'utilisateur. Celui-ci possède habituellement une part prépondérante du capital social, apportant par là une contribution importante dans l'investissement.

En général, la société civile procède à l'achat du terrain et une fois réalisées les constructions, donne l'ensemble immobilier en location.

A l'expiration du contrat, le locataire exerce son option d'achat en se faisant céder les parts de la société civile détenues par l'entreprise de crédit-bail.

Constructions sur un terrain appartenant au locataire.
Dans le cas où le futur utilisateur a déjà la propriété du terrain, il peut consentir à l'entreprise de crédit-bail un bail emphytéotique (ou bail à construction) qui confère à cette dernière un droit réel immobilier équivalent du droit de propriété.

Une fois construit, l'ensemble immobilier est mis à la disposition du client par voie d'une location simple dont le terme coïncide avec celui du bail emphytéotique. Ce schéma n'est, toutefois, plus utilisé aujourd'hui que très exceptionnellement.

● A la différence du crédit-bail mobilier l'exécution du contrat de crédit-bail immobilier s'étend sur une longue durée comprise, le plus souvent, entre quinze et vingt ans qui tient compte de l'utilisation économique et du rythme d'amortissement du bien loué. Notons que la plupart des entreprises de crédit-bail immobilier offrent à leur clientèle suivant des modalités plus ou moins simples, la possibilité de lever l'option par anticipation, soit à tout moment, soit après le règlement d'un certain nombre d'annuités, dès lors que, selon la définition légale des opérations de crédit-bail immobilier, celles-ci ont pour objet de permettre au locataire de devenir propriétaire des biens loués au plus tard à l'acquisition du bail.

Peuvent faire du crédit-bail immobilier :

- les entreprises commerciales, mais elles sont alors soumises à un statut juridique et une réglementation particulière ;

- les sociétés de gestion de sociétés constituées en vue d'une opération particulière de crédit-bail immobilier ;

- les sociétés immobilières de type particulier ayant un régime fiscal privilégié : les SICOMI, les SOFERGIE, à savoir :

. les SICOMI (sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie). Ce sont des sociétés qui ont pour objet exclusif la location et le crédit-bail immobilier ;

. les sociétés agréées pour le financement des télécommunications. Ce sont des sociétés qui ont pour objet exclusif d'acquérir du matériel de télécommunication pour l'Administration des postes et télécommunications (aujourd'hui La Poste et France Telecom) grâce à des contrats de crédit-bail ;

. les SOFERGIE (sociétés agréées pour le financement des économies d'énergie).

Le régime fiscal de ces sociétés est comparable à celui des SICOMI. Elles se caractérisent par une exonération d'impôt sur les sociétés pour les bénéfices et les plus-values provenant d'opérations de crédit-bail et de location et par le fait qu'en cas de distribution, le précompte ne s'applique pas, pas plus que l'avoir fiscal ni le régime des sociétés mères.

En cas de cession des installations au locataire, ce sont les mêmes règles qu'à l'égard des SICOMI qui s'appliquent.

En matière d'enregistrement, qu'il s'agisse de la constitution des SOFERGIE, des opérations de lease-back, des acquisitions d'immeubles par les locataires ou de la location pure et simple, ce sont les règles existantes pour les SICOMI qui s'appliquent.

A compter du 1er janvier 1991, l'article 96 de la loi de finances pour 1991 a cependant prévu une rentrée progressive dans le régime de droit commun des sociétés bénéficiaires d'un régime de faveur.

B. UNE SOLUTION QUI A FAIT SES PREUVES

1. D'une façon générale, les avantages du crédit-bail sont les suivants :

- Pour le bailleur, c'est la conservation de la propriété du bien loué, ce qui constitue la meilleure garantie possible.

- Pour l'utilisateur :

Le crédit-bail permet un financement à 100 % de l'investissement. En effet, il permet de disposer de biens de production sans les avoir achetés, en contrepartie d'un loyer mensuel ou trimestriel.

Il n'y a pas besoin d'apport initial, et par conséquent c'est une économie de fonds propres susceptibles d'être utilisés ailleurs.

Les loyers sont normalement déductibles au niveau des charges d'exploitation. Or le loyer est toujours d'un montant

important car il couvre l'amortissement du bien, le coût du service rendu, la rémunération des capitaux engagés par le bailleur pour financer l'acquisition des biens donnés en location.

2. Les avantages du crédit-bail immobilier sont les suivants :

- il anticipe la formation de l'épargne en permettant aux entreprises de réaliser des investissements par prélèvement sur le budget d'exploitation ;

- il permet de réaliser des investissements sans que les financements correspondants pèsent sur le bilan ;

- contrairement au crédit classique, l'apport en fonds propres exigé de l'entreprise est réduit ;

- il n'entraîne pas d'ingérence directe ou indirecte du bailleur dans la conduite des affaires du locataire ;

- il n'exige pas de constitution de sûreté et nécessite peu de formalités.

3. La formule du crédit-bail a déjà été utilisée en matière d'équipements publics.

● Ainsi, l'article 1er de la loi n° 1160 du 24 décembre 1969 de finances rectificative pour 1969 a-t-il, ainsi qu'il a déjà été brièvement indiqué plus haut, prévu un tel mode de financement en matière d'immeubles et d'équipements des télécommunications.

Le système mis en place par la loi de 1969 s'agissant des télécommunications était le suivant :

- fixation, par arrêté conjoint du ministre de l'Economie et des Finances et du ministre des Postes et des Télécommunications, du statut et des conditions de fonctionnement de sociétés ayant pour objet de concourir, sous la forme de crédit-bail mobilier et immobilier, au financement des équipements de télécommunications dans le cadre de conventions signées avec l'administration des Postes et Télécommunications ;

- octroi, par arrêté conjoint du ministre de l'Economie et des Finances et du ministre des Postes et Télécommunications, de l'agrément à ces sociétés ; cet arrêté fixe également les attributions d'un commissaire du Gouvernement placé auprès de ces sociétés et désigné conjointement par le ministre de l'Economie et des Finances et par le ministre des Postes et Télécommunications ;

- respect des droits et obligations de l'administration des Postes et Télécommunications, tels qu'ils sont codifiés ;

- extension aux installations financées par crédit-bail du bénéfice du régime prévu pour les installations appartenant à l'Etat ;

- extension au profit des sociétés ainsi agréées des avantages statutaires des sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie (SICOMI) ;

- non soumission de ces sociétés aux conditions prévues au premier alinéa de l'article 285 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 (1) et aux interdictions édictées à l'article 3 du décret du 8 août 1935 en matière de démarchage en valeurs mobilières (1).

En outre, sur le plan fiscal, le système mis en place par la loi de 1969 était intéressant :

- exonération de l'impôt sur les sociétés pour la partie des bénéfices provenant des opérations traitées avec les Postes et Télécommunications ou des plus-values réalisées à l'occasion de ces opérations, ainsi que pour la partie des bénéfices réalisés en tant que SICOMI ;

(1) Cf. texte en annexe

- inapplicabilité des articles 158 bis, 158 ter et 223 sexies du Code général des impôts, relatifs à l'avoir fiscal et au précompte, aux dividendes et produits distribués aux actionnaires ; et inapplicabilité du régime fiscal des sociétés mères prévu aux articles 145 et 216 du même Code général des impôts aux dividendes distribués ;

- fixation d'un droit fixe d'enregistrement pour les actes constatant les apports faits aux sociétés agréées ;

- réduction à 1,40 % du droit de mutation à titre onéreux de biens immeubles édicté par l'article 721 du Code général des impôts, lorsque le locataire d'une de ces sociétés acquiert tout ou partie des immeubles loués en vertu d'un contrat de crédit-bail. Bien plus, ce droit n'est pas exigible lorsque ces sociétés acquièrent des immeubles dont elles concèdent immédiatement la jouissance au vendeur par un contrat de crédit-bail ;

- affectation à l'administration des Postes et Télécommunications, pour l'application des articles 1383 (1°) et 1400 (2°) du Code général des Impôts, des terrains donnés en location aux sociétés par l'Etat, ainsi que des bâtiments situés sur ces terrains et dont la construction aurait été financée par ces sociétés ;

- exemption du droit prévu à l'article 685 du Code général des impôts pour les locations de terrains consenties par l'Etat à ces sociétés ;

- assujettissement à la T.V.A. des acquisitions de biens et équipements donnés par ces sociétés en location à l'administration des Postes et Télécommunications, à un taux identique à celui auquel sont soumises les acquisitions directes par cette administration ; et assujettissement à la T.V.A. des locations et ventes de ces biens à l'administration des Postes et Télécommunications au taux prévu à l'article 280 du Code général des impôts.

Cinq sociétés auront été, en définitive, créées sur cette base : FINEXTEL (1970) ; CODETEL (1971) ; CREDITEL et AGRITEL (1972) ; enfin, FRANCETEL (1975).

Il convient de souligner pour finir que, dans la logique de la création de «France-Télécom», l'article 75 de la loi n° 88-1149 du 22 décembre 1988 portant loi de finances pour 1989 a prévu que ce régime cessait de s'appliquer aux sociétés agréées qui n'avaient pas pour objet exclusif l'activité mentionnée au I de l'article premier de la loi de finances pour 1969 et celle qui est relative aux contrats de crédit bail conclus avec l'administration des Postes et Télécommunications avant le 1er janvier 1993. Toutefois, ce régime demeure applicable à ces sociétés pour le contrat de crédit bail si elles apportent à une SICOMI la branche d'activité exercée au titre du I de l'article premier de la loi de finances pour 1969.

Les dividendes reçus de la SICOMI par la société apporteuse sont exonérés d'impôt sur les sociétés jusqu'au 31 décembre 1993 en vertu du paragraphe II de l'article 75 de la loi de finances pour 1989.

Selon le dernier rapport annuel du Comité des établissements de crédit, portant sur l'année 1991, il n'existait plus que trois sociétés de financement des télécommunications au 31 décembre 1991, l'agrément ayant été retiré à deux sociétés en cours d'année.

● Plus généralement, le recours à des capitaux privés tend à se répandre en Europe.

En Hollande, on souhaite recourir aux capitaux privés pour créer une nouvelle ligne de fret entre Rotterdam et l'Allemagne. En Grande-Bretagne, la privatisation de British Rail est en perspective. En Allemagne, on songe à marcher sur les traces de la Suède qui a choisi de confier la gestion de l'infrastructure et celle de l'exploitation à deux sociétés distinctes.

Les déficits s'aggravent, en effet, dans tous les pays et il semble temps de se soucier de la rentabilité, quitte, parfois, à altérer le monolithisme du service public. 17 milliards de francs de déficit ont été enregistrés pour les Bundesbahn allemands ; 930 millions de pertes l'ont été pour la British Rail en 1991 et ce, en dépit d'une augmentation de 20 % des subventions publiques. La conjoncture économique défavorable conduit, par voie de conséquence, à redécouvrir les "vertus" de la concurrence à la lecture des bilans des autres compagnies. Ainsi en Suède, la réorganisation des chemins de fer en 1988 a-t-elle produit ses effets dès 1989 avec l'apparition d'un excédent de 340 millions de francs (contre des pertes de 500 millions).

La compagnie ferroviaire "*Statens Jarnvagar*", qui ne gère plus le réseau mais l'exploite au même titre que d'autres sociétés de transport privées, s'acquitte des mêmes redevances que ses concurrents. En n'assumant plus le coût des infrastructures, elle a ainsi assaini ses comptes.

C. LES AVANTAGES D'UNE EXTENSION DU SYSTÈME À LA S.N.C.F.

Les modalités concrètes à attendre d'une extension, en faveur de la S.N.C.F., du régime du crédit-bail, telle que l'a proposé l'article unique de la proposition de loi n° 207, sont relativement simples.

Il s'agirait de passer, entre la S.N.C.F. et une (ou plusieurs) société(s) de financement, constituées sur la base de la loi n° 66-455 du 2 juillet 1966 relative aux entreprises pratiquant le crédit-bail des conventions, des conventions en vue desquelles :

- la S.N.C.F., après avoir acquis les terrains nécessaires à la construction des infrastructures, autoriserait la société de financement à les occuper pendant la période d'effet des conventions ;

- la société de financement, qui réunirait les capitaux nécessaires à la construction des ouvrages, déléguerait à la S.N.C.F. l'entière maîtrise d'ouvrage de l'exécution des travaux ;

- les infrastructures ainsi construites demeureraient jusqu'au terme des conventions dans le patrimoine de la société de financement qui les mettrait, moyennant redevance, à l'entière disposition de la S.N.C.F. ;

- à l'expiration de la convention de crédit-bail, les installations et équipements réalisés seraient incorporés de plein droit au domaine public de l'Etat.

Les avantages que pourrait tirer la S.N.C.F. d'un recours au système du crédit-bail sont principalement d'ordre comptable. Au demeurant, la SNCF n'est pas dépourvue d'expérience en ce domaine s'agissant du financement du matériel roulant. Mais sur le plan fiscal, le nouveau système ne serait pas neutre et il convient de le souligner.

1. Des avantages sur un plan essentiellement comptable

● Pendant la durée des travaux et celle du crédit-bail, n'apparaîtraient au bilan de la S.N.C.F. ni l'endettement lié au financement du projet (passif), ni la valeur des biens et leur amortissement (actif), ces éléments étant inscrits au bilan de l'entité bailleuse.

A la fin du crédit-bail, les biens apparaîtraient à l'actif pour leur valeur de rachat, avec, le cas échéant, un endettement correspondant au passif. Ils seraient ensuite amortis normalement.

Ce phénomène de «masque» ne peut toutefois, aux yeux de votre Commission, apparaître comme un avantage. Il s'agit, à la limite, d'un artifice.

Malgré son endettement qui n'est pas négligeable, la SNCF est, en effet, considérée par les organismes de crédit comme parfaitement solvable et classée «3 A» à ce titre. Elle n'a donc pas, en principe, de difficultés de financement lorsqu'elle cherche du crédit. Dans cette perspective, le recours au crédit-bail ne paraît pas indispensable.

● Dès la signature des contrats, en revanche, la S.N.C.F. devrait porter dans ses engagements hors-bilan (mentionnés à l'Annexe aux comptes) la valeur totale des loyers futurs. Ceux-ci seraient ensuite portés chaque année en charge d'exploitation au compte de résultat, l'engagement mentionné hors bilan régressant parallèlement.

● L'intérêt essentiel d'un recours au crédit-bail se situe dans la possibilité d'établir un profil de loyer légèrement progressif, qui aurait pour effet d'atténuer le déficit comptable que tout projet de cette nature génère dans les comptes de l'entreprise dans ses premières années de mise en service, en raison de l'addition de charges d'amortissement et d'intérêt supportées "à plein régime" dès la première année. Il pourrait donc rendre plus aisément supportable sur le plan comptable pour la S.N.C.F. la réalisation de divers tronçons du schéma directeur, mais à condition que leur rentabilité propre soit portée, au besoin par subventions, au niveau adéquat.

Au demeurant, votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne saurait trop insister sur le fait que ce crédit-bail ne permettrait en aucune manière de rendre plus acceptable un projet d'investissement dont la rentabilité serait estimée insuffisante sur un plan technique et commercial.

2. L'expérience du financement du matériel roulant

Deux moyens de financements, présentant des points communs, mais aussi des différences importantes, ont déjà été mis en oeuvre pour l'utilisation du matériel roulant.

● EUROFIMA est une société de droit suisse, filiale de 17 réseaux de chemins de fer européens, fondée en 1956. La SNCF détient 25 % du capital, à égalité avec la DB allemande. Son rôle a évolué au cours du temps, le volet financier de son activité prenant de plus en plus d'importance, au détriment du volet harmonisation technique des matériels.

Actuellement EUROFIMA est un pourvoyeur de fonds pour les réseaux, à des conditions égales pour tous, ce qui fait que l'avantage relatif de tels financements dépend des conditions dans lesquelles le réseau accède directement aux marchés. En effet, EUROFIMA commence par lever des fonds sur tel ou tel marché de capitaux, éventuellement les retraits par des contrats d'échange financier, et les redistribue aux réseaux demandeurs au «prix coûtant» majoré d'une commission annuelle de 0,075 %. Comme gage de bonne fin de ce prêt, les réseaux transfèrent la propriété d'un parc de matériel roulant de valeur équivalente au prêt.

La durée du contrat est celle de l'emprunt émis par EUROFIMA. Le matériel revient au réseau et les loyers sont exactement les échéances de ce financement. Entre EUROFIMA et chaque réseau, le contrat qui a la qualification juridique d'une location-vente s'apparente à un prêt gagé.

Pendant toute la durée du contrat de location-vente, le matériel, propriété d'EUROFIMA, ne figure pas à l'actif immobilisé de la SNCF, à l'exception de la part du prix du matériel financée directement par la SNCF, qui est portée dans un compte d'avance jusqu'à l'expiration du contrat.

Durant cette période, les charges constatées au compte de résultat sont composées :

- des intérêts et assimilés inclus dans l'annuité de location-vente versée à EUROFIMA,
- de la dotation aux amortissements industriels des matériels en cause.

L'écart entre les charges ci-dessus et le montant de l'annuité de location-vente versée à la société EUROFIMA est imputé dans un compte de régularisation (charges à payer ou charges payées d'avance).

A l'expiration du contrat, le bien devient propriété de la SNCF et les comptes d'avance et de régularisation sont virés au compte «immobilisation». Ce poste est, de plus, abondé, en contrepartie du compte «amortissement», du montant total des dotations d'amortissement comptabilisées, au titre de ce matériel, durant le contrat. Dans ces conditions, le matériel figure alors au bilan comme s'il avait été acquis directement et son amortissement est poursuivi normalement.

Pour la SNCF, les retraitements comptables sont tels que les charges sont identiques à celles qu'elle supporterait si elle s'était endettée en son propre nom. De même, la dette totale décrite dans les annexes des comptes annuels tient compte des engagements en capital contenus dans les annuités de location-vente.

Quels avantages la SNCF retire-t-elle de sa participation aux financements d'EUROFIMA ?

Dans l'absolu, les financements d'EUROFIMA ne sont pas significativement plus avantageux que ceux de la SNCF en propre, et il en restera ainsi tant que la SNCF conservera sa notation AAA, équivalente à celle d'EUROFIMA. Cependant, de par son statut supranational, EUROFIMA a pu avoir accès à des marchés (peseta, escudo, dollar australien), au moment où ils n'étaient pas ouverts à la SNCF et où les contrats d'échange financier permettaient d'obtenir des arbitrages et donc des conditions de retour en franc français attractifs, permettant d'économiser, selon les circonstances, de 0,50 % à 1,50 % par an.

Plus généralement, sa participation permet à la SNCF de saisir indirectement des opportunités sur tel ou tel marché où elle ne veut ou ne peut se présenter elle-même.

● La cession-bail est un mécanisme utilisé par la SNCF depuis 1989, après une période d'études, à l'image de ce qui se pratique pour le financement aéronautique. Les chemins de fer belges, néerlandais, suédois, espagnols y ont aussi recours.

Il s'agit de tirer parti de l'existence d'un parc de TGV, Atlantique puis Réseau, qui constitue un ensemble de haute technologie et de valeur unitaire élevée (plus de 80 MF) et de dispositions fiscales, pour dégager des moyens de financements économiques.

Une rame, quand elle sort de la chaîne de fabrication, et donc qu'elle a été entièrement payée par acomptes successifs est vendue et reprise en location sur 15 ans, avec une option d'achat terminale.

L'organisme bailleur, en France un GIE bancaire, c'est-à-dire une structure fiscalement transparente a pour recettes les loyers et pour charges son coût de financement et l'amortissement industriel.

Dans un cadre non dérogatoire, la légère progressivité des loyers combinée à la dégressivité de l'amortissement permet aux membres du GIE de bénéficier d'un différé dans le paiement de leur impôt sur les sociétés, ce qui représente un avantage qu'ils répercutent en partie à la SNCF sous forme d'une réduction de loyer. Une centaine de rames TGV Atlantique ont déjà servi de support à de telles opérations essentiellement en France, ainsi que selon quelques schémas impliquant des investisseurs étrangers.

Les loyers sont des charges d'exploitation, qui viennent peser sur l'excédent brut d'exploitation, et la SNCF ne supporte pas de dotations aux amortissements.

Les loyers sont généralement indexés sur des indices de taux variable comme le TIOP (taux interbancaire offert à Paris) et l'économie est de 1 à 2 % par rapport à un emprunt classique à taux variable.

L'utilisation de ce procédé est limitée par les capacités fiscales des investisseurs potentiels d'une part, et par la cadence de livraison des rames, d'autre part. Cette utilisation est actuellement à son maximum, mais il serait illusoire de fonder une politique à long terme dessus. Les financements ainsi dégagés sont versés au « pot commun » des ressources de financement annuelles et ne sont pas particulièrement rattachés à tel ou tel projet.

3. Les implications fiscales du système

Quelques données fondamentales méritent d'être rappelées. Elles figurent toutes dans la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-115 du 30 décembre 1982. La S.N.C.F. est un établissement public industriel et commercial (article 18). Elle est soumise, en matière de gestion financière et comptable, aux règles applicables aux entreprises de commerce (article 25).

Il y a lieu, si l'on veut préciser le régime fiscal, de distinguer à nouveau le crédit-bail mobilier et immobilier.

a) Cas du crédit bail mobilier

● **Situation de l'entreprise utilisatrice lors de la conclusion du contrat de crédit-bail mobilier**

- au regard de l'impôt sur les sociétés :

Le bien pris en crédit-bail ne doit pas figurer à l'actif de l'entreprise tant qu'elle n'a pas levé l'option d'achat. L'entreprise locataire n'étant, en effet, pas propriétaire des immobilisations ne peut envisager d'inscrire le bien pris en crédit-bail à son actif. Il doit être traité seulement comme un bien pris en location.

Lors de la signature du contrat, le bailleur va réclamer des loyers versés d'avance (de six mois généralement) exigés à l'actif du bilan du preneur et demeurent sans incidence sur les résultats imposables de l'exercice (compte "dépôts et cautionnements versés") de l'entreprise locataire. Ce n'est que lors de la dernière échéance de loyer que l'avance en question pourra être déduite en franchise d'impôt (*Instr. du 10.02.1971 ; B.O. 4 C-3-71*).

Dans le cas où le fournisseur du matériel loué verse une ristourne à l'entreprise utilisatrice, cette dernière - bien que constituant, sur le plan comptable, un produit constaté d'avance étalé sur la durée de la location (avis C.N.C., bulletin n° 57, mars 1985, p. 145) - doit être incluse dans le résultat fiscal dès l'année où elle est obtenue car elle est définitivement acquise par le preneur dès la conclusion du contrat. La solution comptable (étalement) pourrait être appliquée si la ristourne n'était acquise qu'au fur et à mesure du déroulement du contrat et si elle devait être restituée *pro rata temporis* en cas de résiliation anticipée.

- au regard de la T.V.A. :

La remise du matériel par le fournisseur au preneur n'ouvre pas droit à déduction et la facture est établie au nom de la société de crédit-bail qui peut seule déduire cette T.V.A.

En cas de facturation par le fournisseur au preneur, puis vente par ce dernier à la société de crédit-bail (cession-bail), la déduction est possible pour le locataire, mais il devra alors la T.V.A.

sur la vente du matériel à la société de crédit-bail et la déduction effectuée sera soumise à la règle du décalage d'un mois.

Le preneur n'a pas à supporter en principe de T.V.A. sur le dépôt de garantie que la société de crédit-bail lui réclame lors de la conclusion du contrat à la condition que le dépôt couvre les aléas normaux du contrat et ne représente pas une recette définitivement acquise de la société de crédit-bail. Une instruction du 7 octobre 1986 (B.O. 3 P-7-86) précise qu'il convient d'admettre que le *dépôt de garantie* versé par le locataire dans des opérations de location de véhicules de tourisme avec option d'achat ne soit pas soumis à la taxe si son montant n'excède pas 15 % de la valeur, toutes taxes comprises du véhicule, pour les contrats d'une durée de quatre ou cinq années.

Le bailleur conserve néanmoins la possibilité de fixer le montant du dépôt à un niveau supérieur. Mais pour bénéficier de la présomption, il doit alors soumettre l'excédent à la T.V.A. dès l'encaissement du dépôt de garantie.

● **Situation de l'entreprise utilisatrice lors de l'exécution du contrat de crédit-bail mobilier**

- au regard de l'impôt sur les sociétés

Sous réserve de la limitation prévue à l'article 39 du Code général des Impôts relative aux opérations portant sur des voitures particulières, les loyers de crédit-bail versés en cours de contrat sont normalement déductibles dans leur intégralité des résultats imposables de l'entreprise locataire.

S'agissant de la limitation de la déduction des loyers pour les voitures de tourisme prises en location pour une utilisation professionnelle (pour la fraction du prix d'acquisition du véhicule excédant 65.000 francs) les sociétés de crédit-bail doivent informer les entreprises de la part de loyer non déductible.

Conformément aux principes qui déterminent le bénéfice imposable, les loyers doivent satisfaire les conditions générales de déductibilité des charges. Ils doivent par conséquent :

- être exposés dans l'intérêt direct de l'exploitation et se rattacher à la gestion normale de l'entreprise. Tel n'est pas le cas notamment lorsqu'en raison de leur montant les loyers de crédit-bail traduisent des avantages commerciaux anormaux ou déguisent des transferts de bénéfice au profit du bailleur ;

- correspondre à une charge effective et être appuyés de justifications suffisantes ;

- se traduire par une diminution de l'actif net de l'entreprise. En particulier, cette condition n'est pas rempli lorsque, à l'échéance du contrat de crédit-bail mobilier, la levée d'option s'opère moyennant un prix anormalement bas compte tenu de la durée normale d'utilisation du bien concerné et de la période de location écoulée. En effet, cette circonstance fait présumer qu'une fraction des loyers versés a trouvé sa contrepartie dans un accroissement de l'actif du locataire. Dès lors, la fraction des loyers concernée ne peut être déduite des résultats imposables de ce dernier. Toutefois des contrats de crédit-bail ne peuvent être tenus pour fictifs même si leur durée est inférieure à la durée normale d'utilisation des biens loués dès lors qu'ils sont conformes aux usages de la profession pour les outillages concernés tant pour leur durée que pour le montant des loyers et le taux fixé pour la levée de l'option en fin de bail (C.A.A. Nancy du 5 décembre 1989, n° 186) ;

- être compris dans les charges de l'exercice auquel ils se rapportent. En application de ce principe, le loyer est compris parmi les charges déductibles d'un exercice à concurrence de sa fraction courue au titre de cet exercice (Instr. du 17 juin 1991, B.O. 4 A-7-91).

A noter que l'entreprise utilisatrice ne peut évidemment pas amortir le bien pris en crédit-bail puisqu'elle n'en est pas propriétaire.

- au regard de la T.V.A.

L'entreprise locataire redevable de la T.V.A. peut déduire la T.V.A. facturée par la société de crédit-bail à la condition que la location ne porte pas sur un bien exclu du droit à la déduction (véhicule de tourisme pris en crédit-bail pour les besoins de l'entreprise). La déduction est opérée selon la règle du décalage d'un mois.

- au regard de la taxe professionnelle au cours de la période de location

C'est l'entreprise utilisatrice qui est redevable de la taxe professionnelle (C.G.I., art. 1469-1°, al. 2) : lorsque la période de location est inférieure à six mois, lorsque le locataire n'est pas redevable de la taxe professionnelle et lorsque le locataire n'a pas la disposition exclusive des biens loués.

Il faut rappeler que la taxe professionnelle prend en compte la valeur locative des biens dont l'entreprise a la disposition

au cours de la période de référence (C.G.I., art. 1467-1°, 1419 et 1470). Or, pour les immobilisations autres que les immeubles, la valeur locative à retenir pour la base imposable à la taxe professionnelle est fixée à 16 % du prix de revient du bien tel qu'il est stipulé dans l'acte (C.G.I., art. 310 HF de l'ann. II). Cette valeur n'est pas modifiée lorsque, à l'expiration du contrat, les biens sont acquis par le locataire (Instr. du 20 février 1976, BO 6 E-2-76, n° 146).

Pour le crédit-bail mobilier c'est l'utilisateur lui-même qui reconstitue la valeur locative du bien en retenant 16 % de son prix d'acquisition figurant dans le contrat. A la différence de la location, aucune référence n'est faite à la redevance stipulée : le taux de celle-ci n'influe donc pas sur la base d'imposition.

Le montant de la cotisation de taxe professionnelle peut, sur demande, être plafonné à un pourcentage de la valeur ajoutée produite au cours de la période de référence (C.G.I., art. 1647 B et 1647 B sexies).

La valeur ajoutée hors taxe est égale à l'excédent hors taxe de la production sur les consommations de biens et services en provenance de tiers. Or, selon l'article 1647-B sexies II-2 les loyers afférents au bien pris en crédit-bail ne sont pas pris en compte pour la détermination des consommations de biens et services en provenance de tiers. C'est-à-dire que les loyers versés par une entreprise qui prend en crédit-bail tout ou partie de ses locaux ou équipements professionnels ne sont pas déductibles de la valeur ajoutée de cette entreprise dès lors que les versements sont inscrits au compte *"travaux, fournitures et services externes"* (art. 1647 B sexies du C.G.I.).

En cas de levée d'option, à l'expiration du contrat, les biens sont acquis par le locataire. Cette mutation ne modifie pas la valeur locative des biens qui reste celle déterminée au début de la location, soit 16 % du prix de revient stipulé dans l'acte (article 310-HF 3°, annexe II du C.G.I.).

● Situation de l'entreprise utilisatrice à la levée de l'option d'achat à l'issue du contrat

Le locataire qui accepte, à l'échéance du contrat de crédit-bail, la promesse unilatérale de vente dont il est titulaire devient propriétaire du bien objet du contrat. Ce bien est inscrit à son bilan parmi les éléments de l'actif immobilisé.

Lorsque l'option est levée par le souscripteur du contrat de crédit-bail, le bien acquis est inscrit à l'actif du bilan pour son prix d'achat, lequel correspond en principe au prix convenu au

contrat pour la levée de l'option d'achat, déduction faite le cas échéant de la T.V.A. récupérable.

Le prix de revient déterminé ci-dessus doit conformément à la règle générale faire l'objet d'un amortissement échelonné sur la durée normale d'utilisation du bien apprécié à la date de la levée d'option. S'agissant d'un élément usagé, l'amortissement est obligatoirement pratiqué selon le mode linéaire.

b) Cas du crédit-bail immobilier

• Situation de l'entreprise utilisatrice lors de l'exécution du contrat de crédit-bail immobilier

Rappelons que le crédit-bail immobilier est l'opération par laquelle une entreprise donne en location des biens immobiliers à usage professionnel, acquis par elle ou construits pour son compte, lorsque cette opération, quelle que soit son appellation, permet au locataire de devenir propriétaire de tout ou partie des biens loués au plus tard à l'expiration du bail, soit par cession en exécution d'une promesse unilatérale de vente, soit par acquisition directe ou indirecte des droits de propriété du terrain sur lequel ont été édifiés le ou les immeubles loués, soit par transfert de plein droit de la propriété des constructions édifiées sur le terrain appartenant audit locataire. Ces opérations peuvent être effectuées par l'intermédiaire de sociétés spécialisées, les SICOMI : ces sociétés étant soumises à un régime juridique strictement réglementé, mais bénéficiant d'un statut fiscal privilégié).

Les opérations de crédit-bail immobilier faites par des sociétés de crédit-bail non SICOMI bénéficient d'un régime fiscal beaucoup moins favorable que celles réalisées par les SICOMI.

Les conditions générales de déductibilité des loyers examinés pour les contrats de crédit-bail mobilier sont applicables au crédit-bail immobilier.

● Situation de l'entreprise utilisatrice au moment de la levée de l'option

- au regard de l'impôt sur les sociétés

. Au moment du transfert de propriété le bien est porté au bilan de l'entreprise acquéreur où il doit figurer pour le prix contractuel de cession.

. Si l'opération est réalisée avec une SICOMI, la réintégration d'une fraction des loyers versés en cours de contrat est effectuée. L'article 239 sexies B du C.G.I. (Loi de finances pour 1990) a étendu le dispositif prévu pour les SICOMI et les SOFERGIE à toutes les opérations de crédit-bail immobilier réalisées par les entreprises auprès d'organismes bailleurs n'ayant pas la qualité de SICOMI ou de SOFERGIE.

Désormais, tous les locataires acquéreurs doivent, lors de l'acceptation de la promesse unilatérale de vente portant sur l'immeuble pris en crédit-bail, réintégrer dans les résultats imposables de l'exercice d'acquisition une fraction des loyers déduits de l'assiette de l'impôt sur les bénéfices en cours de contrat.

Le montant à réintégrer dans les résultats imposables de l'exercice en cours au moment de l'acquisition est, quelle que soit la durée effective du contrat, égal à la fraction des loyers correspondant à la différence entre la valeur résiduelle de l'immeuble dans la comptabilité de l'organisme bailleur et le prix d'acquisition dudit immeuble tel qu'il résulte du contrat de crédit-bail, lequel correspond au prix de levée d'option. La valeur résiduelle s'entend du prix de revient de l'immeuble dans les écritures du bailleur diminué des amortissements exceptionnels éventuellement pratiqués. Ainsi, celui-ci se trouve placé dans la même situation que s'il avait acquis l'immeuble à l'origine.

Le montant de cette intégration est réduit en proportion de la période au cours de laquelle l'acquéreur a été titulaire du contrat.

. La réintégration des loyers est déterminée en appliquant au montant de la réintégration effectuée le rapport qui existe à la date de levée de l'option d'achat entre la durée de détention des droits afférents au contrat par le locataire acquéreur et la durée totale du contrat.

. Aux termes du premier alinéa de l'article 239 sexies C du C.G.I., le prix de revient du bien acquis à l'échéance d'un contrat de

crédit-bail est majoré des sommes réintégrées en application des articles 239 sexies A et 239 sexies B du même code. La fraction du prix qui excède, le cas échéant, le prix d'achat du terrain par le bailleur, regardée comme le prix de revient des constructions, est amortie dans les conditions mentionnées au 2° du 1 de l'article 39 du code déjà cité.

Cette disposition concerne toutes les opérations de crédit-bail immobilier quelle que soit la qualité du bailleur. Cela étant, elle ne modifie pas, en pratique, la situation des locataires acquéreurs d'immeubles pris à bail auprès des SICOMI ou des SOFERGIE.

. Le prix de revient de l'immeuble acquis à l'échéance d'un contrat de crédit-bail à inscrire à l'actif du bilan du locataire acquéreur s'entend :

- du coût d'acquisition du bien déterminé dans les conditions habituelles (prix contractuel de cession) ;

- majoré, le cas échéant, de la réintégration opérée en application des articles 239 sexies à 239 sexies B du Code général des Impôts et déterminée dans les conditions indiquées ci-dessus.

. La fraction du prix de revient ainsi défini qui excède, le cas échéant, le prix d'achat du terrain par le bailleur est amortie dans les conditions de droit commun (C.G.I., art.239 sexies C, premier al.). Elle correspond au prix de revient des constructeurs.

Le prix d'achat du terrain correspond au prix de revient de ce dernier tel qu'il ressort de la comptabilité de l'organisme bailleur. Il figure sur l'attestation délivrée au locataire acquéreur (v. n° 136, obligations déclaratives).

. L'amortissement des constructions est pratiqué, selon le mode linéaire, dans les conditions de droit commun. Conformément aux dispositions de l'article 39 I 2° du Code général des Impôts, la durée d'amortissement correspond à la durée normale d'utilisation des constructions appréciée à la date d'entrée des biens dans le patrimoine de l'entreprise. En outre, il est rappelé que la déduction des amortissements est subordonnée à leur inscription en comptabilité.

- au regard des droits d'enregistrement

. Les droits d'enregistrement frappent les opérations de crédit-bail immobilier pendant la location et au moment du transfert de propriété.

Pendant la location :

En matière immobilière, la location est en principe passible du droit de bail annuel de 2,50 % sur le montant des loyers prévus dans l'acte. Chaque année les redevances perçues seront donc soumises à ce droit (art. 736 du Code général des Impôts) sauf option pour le régime de la T.V.A. (art. 740-I du Code général des Impôts).

En toute hypothèse, la taxe de publicité foncière est exigible dès lors que le bail, consenti pour plus de douze ans, doit être publié à la conservation des hypothèques. Le défaut de publicité est sanctionné par l'inopposabilité aux tiers dans les conditions prévues à l'article 30 du décret du 30 janvier 1955 à l'exclusion de toute autre sanction fiscale. Toutefois, le notaire qui, ayant dressé un contrat de bail soumis à publicité, omet de publier, devient passible d'une amende conformément à l'article 28-1 du décret du 4 janvier 1955, dont une décharge des clients ne lui permet pas de s'exonérer.

Au moment du transfert de propriété

L'acquisition de l'immeuble par le locataire donne, en principe, ouverture à la perception du droit de mutation d'immeubles, assis sur le prix de cession par les conseils généraux des départements. A ce droit s'ajoutent la taxe additionnelle communale (1,20 %) et la taxe additionnelle régionale.

Toutefois, des régimes de faveur sont applicables aux acquisitions effectuées par les locataires des SICOMI et des SOFERGIE. Ils bénéficient d'un taux réduit lorsqu'ils achètent l'immeuble qu'ils louent en crédit-bail.

Lorsque l'immeuble acquis par l'entreprise locataire est une construction édiflée sur un terrain lui appartenant et qu'elle a donné à bail à la société de crédit-bail, la propriété de cet immeuble est transférée à cette entreprise en vertu des droits qu'elle tient du bail du terrain qu'elle a consenti. En conséquence, aucun droit de mutation n'est exigible :

. s'il s'agit d'un bail à construction : les droits de mutation ne sont pas dus, que le preneur et le bailleur ait opté ou non pour le paiement de la T.V.A. (Code général des Impôts, art. 690, 736 et 741-I-3°) ;

. s'il s'agit d'un bail ordinaire prévoyant l'obligation pour le preneur d'édifier des constructions devant revenir au propriétaire du terrain avec ou sans indemnité en fin de bail : les droits de mutation ne sont pas dus puisque le droit de propriété est

transféré par voie d'accession en vertu des articles 551 et s. du Code civil (circ. 30 septembre 1968 ; B.O.C.D. 1968-II-4228).

- au regard de la T.V.A.

Lorsque l'entreprise locataire acquiert un immeuble dont la construction a été achevée depuis moins de cinq ans, l'acquisition est assujettie à la T.V.A. immobilière au taux de 18,60 % assise, en principe, sur le prix de cession. La T.V.A. est due par la société de crédit-bail (vendeur).

Par ailleurs, l'acte constatant l'acquisition est soumis à la taxe de publicité foncière au taux de 0,60 % assise également sur le prix de cession et qui doit être acquittée par l'entreprise locataire.

*

* *

En résumé :

En tant que locataire, c'est la S.N.C.F. qui serait soumise à la taxe professionnelle, comme si les équipements lui appartenaient.

Les impôts fonciers seraient dus par le propriétaire, mais répercutés dans les loyers.

La T.V.A. serait due sur les loyers, la S.N.C.F. pouvant la récupérer, avec cependant un risque de "frottement fiscal" - les charges excédant les récupérations - pouvant induire des charges de trésorerie.

Sauf cas exceptionnel, il semble difficile de jouer sur des leviers fiscaux pour alléger sensiblement des loyers.

III. UN CERTAIN NOMBRE DE PRÉCAUTIONS DOIVENT ÊTRE PRISES COMPTE TENU DE LA SPÉCIFICITÉ DU RÉGIME DES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.

A. CERTAINS OBSTACLES DOIVENT ÊTRE LEVÉS

Ainsi que le remarque avec pertinence l'exposé des motifs de la proposition de loi n° 207, *"Dans le cas de la S.N.C.F., l'utilisation du crédit-bail suppose qu'il n'existe aucune objection juridique tirée du statut propre de l'établissement public et notamment de son régime domanial.*

C'est pour empêcher qu'un obstacle juridique de cette nature puisse éventuellement être soulevé qu'il paraît souhaitable d'autoriser la pratique du crédit-bail pour les constructions ferroviaires par un texte spécifique"... (1)

Ce souci rejoint celui exprimé, le 18 décembre 1989 au Sénat, par notre collègue M. Lucien LANIER, l'un des cosignataires et le défenseur de l'amendement n° 4 évoqué plus haut :

... "les infrastructures qui font l'objet de cet amendement (...) feront partie du domaine de l'Etat et ne pourront donc pas, même de façon temporaire, faire l'objet d'appropriations privées, de quelque façon que ce soit, que leur financement, en l'état actuel du droit, ne peut être assuré selon la technique du crédit-bail et qu'en conséquence la passation des contrats correspondants devra être précédée à peine de nullité par l'intervention d'une disposition législative spécifique." (2)

Remarquons que, justifiant son amendement, notre collègue LANIER éclairait parfaitement les motifs de la proposition de loi qui nous est soumise, proposition de loi dont-rappelons-le-l'amendement n° 4 n'avait fait que reprendre le texte.

La réponse que fit alors à M. LANIER, M. Tony DREYFUS, secrétaire d'Etat, éclaire mieux encore la question, M. DREYFUS indiqua, en effet, à notre collègue que si sa "proposition est intéressante, elle remet toutefois en cause un certain nombre de modalités et d'habitudes de financement de la S.N.C.F. Il est donc

(1) Cf. J.O., Débats Sénat - séance du 18 décembre 1989, p. 5116

(2) Ibidem.

normal que les administrations (sic) ne soient pas a priori toutes d'accord."

Interrogé par le Gouvernement, peu avant ces débats, sur la possibilité pour la S.N.C.F. de financer des lignes nouvelles en crédit-bail, le Conseil d'Etat avait, en effet, rendu, en assemblée générale, le 30 mars 1989, un avis négatif.

● Le Conseil d'Etat avait ainsi émis, en effet -et, aux yeux de votre Rapporteur, ce raisonnement doit constituer la base de toute tentative de modification du régime actuellement en vigueur-, les observations suivantes :

"En vertu des principes généraux relatifs à l'organisation du service public ferroviaire, confirmés par les articles 18 à 20 (premier alinéa) de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, les infrastructures du "T.G.V. Sud-Est" qui seront des biens immobiliers affectés à ce service public et aménagés spécialement à cette fin, feront ainsi partie du domaine public de l'Etat et ne pourront, par suite, faire l'objet, même de façon temporaire, de quelque appropriation privée que ce soit. Leur financement ne peut donc, en l'état actuel du droit, être assuré selon la technique de crédit-bail qui implique que les biens ainsi financés demeurent, jusqu'au terme du contrat, dans le patrimoine de l'organisme de crédit.

Dès lors, si le Gouvernement considérait que le financement par crédit-bail de la construction du "T.G.V. Sud-Est" présente des avantages justifiant qu'il y soit recouru la passation des contrats correspondants devrait être précédée par l'intervention d'une disposition législative spécifique. Ce texte devrait autoriser, par dérogation aux principes régissant le réseau ferré national, l'application, pour le financement des catégories d'infrastructures qu'il déterminerait, de la loi du 2 juillet 1966. Il devrait également assortir cette autorisations des précautions propres à garantir la pérennité de l'affectation des biens en cause et à assurer le respect de la mission de la S.N.C.F., telle qu'elle est définie au premier alinéa de l'article 18 de la loi du 30 décembre 1982."

Dans son second rapport sur le TGV «Est», présenté en septembre 1992, M. Philippe ESSIG devait convenir pour sa part :

«L'article 18 de la loi d'orientation des transports intérieurs donne indiscutablement un monopole du développement du réseau ferré national au bénéfice de la SNCF.

En rigueur de terme, cet article ne paraît cependant pas interdire à la SNCF de confier à une entité spécifique le soin d'assurer ce développement, pourvu qu'elle conserve l'initiative et la maîtrise de l'opération. Nous avons longuement étudié cette question en examinant

la comptabilité des différents cadres juridiques envisageables - affermage- marché d'entreprise de travaux publics - crédit bail immobilier, fiscal ou non fiscal- concession de travaux ou de services publics - pour conclure que seuls les mécanismes de crédit-bail non fiscaux et de concessions pouvaient être réellement opérationnels, l'un et l'autre nécessitant une modification appropriée de la LOTI.

Deux dispositions de cet article 20 de la "LOTI" méritent, en outre, d'être rappelées :

- les biens immobiliers affectés au service public du transport ferroviaire et aménagés spécialement à cette fin ont le caractère de domaine public (premier alinéa) ;

- les biens immobiliers acquis par l'établissement public le sont au nom de l'Etat (quatrième alinéa).

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan estime donc nécessaire de préciser expressément :

- d'une part, que les articles 18 et 20 de la loi n° 82-1153 ne s'opposeraient pas à la création de sociétés de crédit-bail concernant le réseau ferré national ;

- d'autre part, que les installations, lignes et équipements du réseau faisant l'objet d'un financement par crédit-bail bénéficieraient du régime prévu au profit des installations, lignes et équipements appartenant à l'Etat. Il convient de préciser qu'une disposition analogue figure, s'agissant de télécommunications, au d) du paragraphe I de l'article premier de la loi n° 69-1160 du 24 décembre 1969 de finances rectificative pour 1969. Une telle disposition conduirait, notamment, à soumettre ces installations, lignes et équipements à la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

● D'autres obstacles au recours au crédit-bail par des entités de droit public ont été évoqués par divers commentateurs (1) . Aux yeux de votre rapporteur, ces obstacles ne sont pas à négliger, s'agissant :

- de l'impossibilité pour le bailleur prêteur de prendre des garanties sur le domaine public ;

(1) On se reportera sur ce point notamment à l'étude de Monique CONTAMINE-RAYNAUD sur "credit bail et location financière" in *Le Financement des marchés publics* - ADPE 1986 p 77 à 91.

- les conditions d'une éventuelle résiliation du contrat ;
- l'interdiction par les règles de la comptabilité publique des paiements anticipés (articles 13 et 33 du décret du 29 décembre 1962) et des paiements différés.

Votre rapporteur estime toutefois que les remèdes à ces obstacles ne sont pas du domaine de la loi mais qu'il appartient aux partenaires de la puissance publique de se prémunir contre ceux-ci lors de la négociation du contrat de crédit bail.

● Mais le principal obstacle à un recours au crédit-bail réside dans la recherche de partenaires susceptibles de devenir des bailleurs.

Or, la conjoncture économique, l'état du marché du crédit, l'incertitude qui -ex ante- pèse sur le régime fiscal des sociétés à constituer autant d'aspects négatifs.

Il faut bien convenir, en effet, que le crédit-bail a connu du succès dès lors que les sociétés qui le consentaient étaient adossés sur de grands groupes bancaires qui trouvaient leur intérêt, dans certains cas, à ce que ces sociétés fassent des pertes au regard du bilan consolidé du groupe. Trouverait-on sur le marché financier en 1992-1993 des dispositions d'esprit comparable chez les apporteurs de crédit ? Rien n'est moins sûr.

B. LE TEXTE DOIT ÊTRE DE PORTÉE LIMITÉE

L'un des principaux obstacles à une utilisation du crédit-bail réside ainsi dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et, singulièrement, dans l'article 18 de cette loi.

● La tentation a existé, chez certains de nos collègues parlementaires, de procéder par modification pure et simple de cette disposition. C'est à cela que visait la proposition de loi déjà évoquée n° 2431 (Assemblée nationale 1991-1992) de M. Gilles de ROBIEN, député.

Mais, cette méthode ne semble, à l'expérience, pas la plus appropriée.

Pour votre Commission, en effet, les nécessités de l'heure n'impliquent pas une modification de portée générale de la "LOTI",

mais exigent plutôt un texte de portée plus limitée, plus précis dans son objet.

- Tout en convenant que, pour des motifs de clarté, il est bon de procéder par intégration au texte de la "LOTI", elle suggère, dans cette perspective, que la loi stipule que le recours au crédit-bail serait limité aux seules opérations liées au réseau ferré national à grande vitesse.

- Pour la même raison, votre Commission des Affaires économiques et du Plan suggère de renvoyer à la prochaine loi de finances le soin de définir le régime fiscal des sociétés de crédit-bail s'agissant du réseau ferré.

Il est, en effet, clair que l'extension dans une simple proposition de loi à ces sociétés de dispositions fiscales du type de celles, définies au paragraphe II de l'article premier de la loi de finances rectificative pour 1969 visée plus haut, dont bénéficient les sociétés de crédit-bail en matière de télécommunications, ne serait pas sans péril. Au regard de l'article 40 de la Constitution, une telle tentative -pour séduisante qu'elle soit- ne pourrait, en effet, que se situer aux frontières de la recevabilité financière et, de ce fait, susciter des réactions prévisibles.

Bien plus, le dix-huitième alinéa de l'article 34 de la Constitution et le premier alinéa de l'article premier de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances font obligation d'utiliser la procédure des lois de finances - initiale ou rectificative- pour définir un tel régime fiscal.

L'abandon au pouvoir exécutif du soin de définir ce régime fiscal est donc une mesure de prudence si l'on veut faire aboutir ce dossier.

Pour orienter le Gouvernement, votre commission des Affaires économiques et du Plan se bornera à citer le second rapport de M. Philippe ESSIG sur le TGV «Est», rendu en septembre 1992 :

«L'important est que la structure concessionnaire ait un régime comptable et fiscal qui lui permette de passer les difficultés des premières années d'exploitation».

Dans le cas précis, il s'agirait d'aménager un régime fiscal attractif en faveur des sociétés à créer.

● Par ailleurs, il semble opportun que le texte à prendre évite certains écueils contre lesquels les auteurs de la proposition de

loi n° 2431 (Assemblée nationale 1991-1992) ne se sont pas toujours prémunis. En particulier, il semble souhaitable de se garder :

- de toute dissociation entre les responsabilités d'exploitant et celles d'aménageur d'infrastructures. Ainsi que le remarquait notre collègue député M. de ROBIEN dans l'exposé des motifs de sa proposition de loi évoquée ci-dessus : *"La S.N.C.F. a tout mis en oeuvre pour que le financement de l'infrastructure, dans sa partie française, n'échappe pas à l'établissement public national"*. On voit mal, de fait, au nom de quoi on s'opposerait à la légitime ambition d'un établissement dont le professionnalisme n'est plus à démontrer ;

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan suggère donc, de préciser que l'intervention de ces sociétés ne pourrait affecter les droits et obligations de l'administration des Transports et de la Société nationale des Chemins de fer français, tels qu'ils résultent du code du domaine de l'Etat et de la loi sus-évoquée du 30 décembre 1982. Il convient de noter qu'une disposition du même ordre figure, s'agissant de crédit-bail en matière de télécommunications, au c) du paragraphe I de l'article premier de la loi n° 69-1160 du 24 décembre 1969 de finances rectificative pour 1969 ;

- de toute incertitude concernant les conditions dans lesquelles est prise la décision de confier la réalisation d'une infrastructure à un "organisme extérieur, et notamment le soin confié à la S.N.C.F. de rédiger le cahier des charges correspondant.

La référence exclusive, proposée par votre Commission des Affaires économiques et du Plan, à des conventions conclues entre la S.N.C.F. et les sociétés agréées tend à remédier à cet inconvénient ;

- de tout risque, s'agissant notamment du financement des ouvrages mis à disposition de la S.N.C.F., ainsi que du calendrier de ce financement et de cette mise à disposition.

• Une troisième limitation a semblé, à l'examen nécessaire. Compte tenu du fait que par l'intermédiaire d'EUROFIMA ou par les cessions-bail de matériel roulant, la SNCF peut déjà se procurer actuellement du matériel roulant dans des conditions financièrement satisfaisantes (voir plus haut) il n'a pas paru, à l'examen, utile d'ouvrir aux sociétés de crédit-bail à créer le champ du crédit-bail mobilier.

C'est la raison pour laquelle votre commission des Affaires économiques et du Plan vous propose une rédaction qui limite au seul

secteur immobilier le terrain d'activité des futures sociétés. Selon toutes apparences, une telle limitation correspond au vœu de la SNCF.

● Pour finir, il semble souhaitable que le texte à prendre soit en harmonie avec la législation en matière d'établissement de crédit.

Faut-il rappeler que la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 relative à l'activité et au contrôle des établissements de crédit prévoit, à son article 18, que ces établissements sont agréés selon six catégories ?

Ces catégories sont les suivantes :

- banques ;
- banques mutualistes ou coopératives ;
- caisses d'épargne et de prévoyance ;
- caisses de crédit municipal ;
- sociétés financières ;
- institutions financières spécialisées.

Il paraît ainsi nécessaire de préciser dans la loi en discussion le statut qui serait à donner aux sociétés à créer dans le domaine du crédit-bail pour les installations ferroviaires.

Si l'on se réfère, une nouvelle fois, aux sociétés créées sur la base de la loi n° 69-1160 du 24 décembre 1969 portant loi de finances rectificative pour 1969 en matière de crédit-bail pour les télécommunications, il faut constater que le paragraphe I a) de cette loi précisait que ces sociétés auraient « le statut de banque ou d'établissement financier ». Une telle définition ne saurait être reprise à la lumière de la législation de 1984.

Les sociétés de financement des télécommunications instituées sur la base de la loi du 24 décembre 1969 ont été classées parmi les sociétés financières.

Il s'agit d'établissements dont l'activité est, en vertu de l'article 18 de la loi déjà évoquée du 24 janvier 1984, limitée aux opérations prévues par leur décision d'agrément et à l'exclusion de la réception de dépôts à vue ou à moins de deux ans, ou par les dispositions législatives ou réglementaires spécifiques les concernant.

Il convient de préciser que l'agrément interministériel que suppose la naissance de sociétés de crédit-bail pour le réseau ferré

national ne saurait exonérer ces sociétés de l'obligation d'obtenir l'agrément du comité des établissements de crédit tel que le prévoit l'article 15 de la loi du 24 janvier 1984.

<p style="text-align: center;">DEUXIÈME PARTIE</p> <p style="text-align: center;">EXAMEN PAR LA COMMISSION</p>
--

La proposition de loi n° 207 (Sénat 1992-1993) a été examinée par la Commission des Affaires économiques et du Plan au cours de sa réunion du 4 mars 1993.

Après avoir décrit le dispositif initial de la proposition de loi, M. André FOSSET, rapporteur, a présenté les conclusions qui précèdent.

A l'issue de cet exposé, la Commission des Affaires économiques et du Plan a adopté, à l'unanimité des présents, l'article unique de la proposition de loi n° 207 dans le texte présenté ci-après qu'elle vous demande de bien vouloir adopter, ainsi que le titre modifié de cette proposition de loi.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

**PROPOSITION DE LOI
SUR LE FINANCEMENT PAR CRÉDIT-BAIL
DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL.
À GRANDE VITESSE**

Article unique

Le chapitre premier du Titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complété in fine par un article 26 bis nouveau ainsi rédigé :

"Art. 26 bis.- Nonobstant les articles 18 et 20 ci-dessus, pour assurer le financement de l'acquisition d'immeubles et d'équipements destinés au réseau ferré national à grande vitesse, le ministre chargé de l'Economie et des Finances et le ministre chargé des Transports sont autorisés à donner, par arrêté conjoint, leur agrément à des sociétés ayant le statut d'établissement de crédit et de société financière au regard de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 relative à l'activité et au contrôle des établissements de crédit. Les conditions de fonctionnement de ces sociétés sont fixées par arrêté conjoint desdits ministres, chacune de ces sociétés ayant pour objet de concourir, sous la forme du crédit-bail immobilier, au financement des équipements du réseau ferré national à grande vitesse, dans le cadre de conventions signées avec la Société nationale des Chemins de fer français.

Les ministres susvisés désignent auprès des sociétés ainsi agréées un commissaire du Gouvernement dont les attributions sont fixées par l'arrêté d'agrément.

L'intervention de ces sociétés ne peut affecter les droits et obligations de l'Etat (administration des Transports) et de la Société

nationale des Chemins de fer français, tels qu'ils résultent du code du domaine de l'Etat et de la présente loi.

Les installations, lignes et équipements du réseau ferré national à grande vitesse faisant l'objet d'un financement dans les conditions énoncées ci-dessus, bénéficient du régime prévu au profit desdites installations, lignes et équipements appartenant à l'Etat. A l'expiration de la convention de crédit-bail, ils sont incorporés de plein droit au domaine de l'Etat.

Les conditions prévues au premier alinéa de l'article 285 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales ne sont pas applicables aux émissions d'obligations de sociétés faisant l'objet du présent article. En outre, les interdictions édictées à l'article 3 du décret du 8 août 1935 réglementant le démarchage ne s'appliquent pas au démarchage en vue d'opérations concernant les valeurs mobilières émises par ces mêmes sociétés.

La loi de finances détermine le régime fiscal de ces sociétés."

TABLEAU COMPARATIF

Texte initial de la proposition de loi n° 207

Proposition de loi sur le financement par crédit-bail des installations ferroviaires

Article unique

Pour assurer le financement de la construction d'ouvrages et d'équipements du réseau ferré national, la S.N.C.F. est autorisée, sous réserve de l'approbation des ministres chargés des Transports, de l'Economie et du Budget, à conclure des conventions de crédit-bail, conformément à la loi du 2 juillet 1966 relative aux entreprises pratiquant le crédit-bail, les ouvrages et équipements ainsi financés étant, à l'expiration de la convention de crédit-bail, incorporés de plein droit au domaine public de l'Etat.

Ces conventions ne pourront porter atteinte aux droits et obligations de la S.N.C.F. tels qu'ils résultent de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et des textes pris pour son application, en ce qui concerne l'exploitation, selon les principes du service public du transport ferroviaire, des ouvrages et équipements ainsi financés.

Les dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer s'appliqueront aux ouvrages et équipements ainsi construits.

Conclusion de la Commission

Proposition de loi sur le financement par crédit-bail du réseau ferré national à grande vitesse

Article unique

Le chapitre premier du Titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complété in fine par un article 26 bis nouveau ainsi rédigé

: "Art. 26 bis.- Nonobstant les articles 18 et 20 ci-dessus, pour assurer le financement de l'acquisition d'immeubles et d'équipements destinés au réseau ferré national à grande vitesse, le ministre chargé de l'Economie et des Finances et le ministre chargé des Transports sont autorisés à donner, par arrêté conjoint, leur agrément à des sociétés ayant le statut d'établissement de crédit et de société financière au regard de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 relative à l'activité et au contrôle des établissements de crédit. Les conditions de fonctionnement de ces sociétés sont fixées par arrêté conjoint desdits ministres, chacune de ces sociétés ayant pour objet de concourir, sous la forme du crédit-bail immobilier, au financement des équipements du réseau ferré national à grande vitesse, dans le cadre de conventions signées avec la Société nationale des Chemins de fer français.

Les ministres susvisés désignent auprès des sociétés ainsi agréées un commissaire du Gouvernement dont les attributions sont fixées par l'arrêté d'agrément.

L'intervention de ces sociétés ne peut affecter les droits et obligations de l'Etat (administration des Transports) et de la Société nationale des Chemins de fer français, tels qu'ils résultent du code du domaine de l'Etat et de la présente loi.

Les installations, lignes et équipements du réseau ferré national à grande vitesse faisant l'objet d'un financement dans les conditions énoncées ci-dessus, bénéficient du régime prévu au profit desdites installations, lignes et équipements appartenant à l'Etat. A l'expiration de la convention de crédit-bail, ils sont incorporés de plein droit au domaine de l'Etat.

Texte initial de la proposition de loi n° 207
—**Conclusion de la Commission**
—

Les conditions prévues au premier alinéa de l'article 285 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales ne sont pas applicables aux émissions d'obligations de sociétés faisant l'objet du présent article. En outre, les interdictions édictées à l'article 3 du décret du 8 août 1935 réglementant le démarchage ne s'appliquent pas au démarchage en vue d'opérations concernant les valeurs mobilières émises par ces mêmes sociétés.

La loi de finances détermine le régime fiscal de ces sociétés."

ANNEXES

1. Chapitre premier du Titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

2. Article premier de la loi de finances rectificative pour 1969 n° 69-1160 du 24 décembre 1969.

3. Article 5 de l'ordonnance n° 67-837 du 28 septembre 1967 relative aux opérations de crédit-bail et aux sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie.

4. Article 285 de la loi n° 66.537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales.

5. Article 3 du décret du 8 août 1935 réglementant le démarchage.

6. Loi n° 66-455 du 2 juillet 1966 relative aux entreprises pratiquant le crédit-bail.

7. Article 96 de la loi n° 90.1168 du 29 décembre 1990 portant loi de finances pour 1991.

ANNEXE N° 1

TITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

CHAPITRE I^{er}

DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Art. 18. — Il est créé, à compter du 1^{er} janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français ». Cet établissement a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national.

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

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

Art. 19. — Les biens immobiliers dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1937 sont remis en dotation à l'établissement public. Les biens immobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat peuvent être remis en dotation à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

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

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

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

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

Art. 20. — Les biens immobiliers affectés au service public du transport ferroviaire et aménagés spécialement à cette fin ont le caractère de domaine public.

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

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

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

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

Les biens immobiliers détenus par l'établissement, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou, à défaut, après déclassement, être aliénés par l'établissement public à son profit ; dans le premier cas, l'Etat ou la collectivité territoriale intéressée verse à l'établissement une indemnité égale à leur valeur vénale.

Le montant des prix ou indemnités ainsi perçus est obligatoirement utilisé pour l'aménagement ou le développement du domaine ferroviaire.

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

Art. 21. — Le conseil d'administration de l'établissement est composé de dix-huit membres dont :

— sept représentants de l'Etat ;

— cinq membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers et nommés par décret ;

— six membres, dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200.

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

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

Art. 22. — I. — L'organisation des liaisons ferroviaires inscrites au plan régional des transports, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, fait l'objet de conventions passées entre la région et la Société nationale des chemins de fer français.

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

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

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

Art. 23. — La présente loi, notamment en tant qu'elle substitue un établissement public à caractère industriel et commercial à la société anonyme « Société nationale des chemins de fer français », ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de la société et de ses filiales.

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

Art. 24. — I. — La Société nationale des chemins de fer français est dotée de l'autonomie de gestion. Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat, l'établissement public entendu, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues à l'article 3, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du service public. Un contrat de plan passé entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français dans les conditions de la loi n. 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

II. — L'Etat apporte son concours financier au fonctionnement et au développement de la Société nationale des chemins de fer français en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation, du rôle qui lui est assigné dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie.

Ce concours tient compte des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures et des objectifs d'assainissement progressif de la situation financière. Il l'incite à développer ses activités ainsi qu'à améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers. Ses modalités sont définies notamment par le cahier des charges.

Art. 25. — La Société nationale des chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Elle développe une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales. Elle dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

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

Art. 26. — Le conseil d'administration de la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1937 demeure en fonction jusqu'à la réunion du nouveau conseil d'administration ; pendant cette période, les pouvoirs des autres organes dirigeants de la société anonyme d'économie mixte lui sont transférés.

Les règles de gestion et les modalités de contrôle applicables à la société anonyme d'économie mixte restent en vigueur jusqu'à l'intervention des mesures d'application prévues par le présent chapitre.

ANNEXE N° 2

Article premier de la loi de finances rectificative pour 1969 n° 69-1160 du 24 décembre 1969

Article premier

1. - a) Pour assurer le financement de l'acquisition d'immeubles et d'équipements destinés aux Télécommunications, le Ministre de l'Economie et des Finances et le Ministre des Postes et Télécommunications sont autorisés à donner, par arrêté conjoint, leur agrément à des sociétés ayant le statut de banque ou d'établissement financier. Le statut et les conditions de fonctionnement de ces sociétés sont fixés par arrêté conjoint du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre des Postes et Télécommunications. Chacune de ces sociétés a pour objet de concourir, sous la forme du crédit-bail mobilier et immobilier au financement des équipements de télécommunications dans le cadre de conventions signées avec l'administration des Postes et Télécommunications.

b) Le Ministre de l'Economie et des Finances et le Ministre des Postes et Télécommunications désignent auprès des sociétés visées à l'alinéa précédent un commissaire du gouvernement dont les attributions sont fixées par l'arrêté d'agrément

c) L'intervention de ces sociétés ne peut affecter les droits et les obligations de l'administration des Postes et Télécommunications tels qu'ils résultent du Code des P.T.T

d) Les installations, lignes et équipements de télécommunications faisant l'objet d'un financement dans les conditions énoncées ci-dessus bénéficient du régime prévu au profit desdites installations, lignes et équipements appartenant à l'Etat.

e) Les sociétés agréées pour le financement des télécommunications sont en outre autorisées à exercer, au profit de toute entreprise commerciale ou industrielle, les mêmes activités que les sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie. En ce cas, par

dérogation aux dispositions de l'article 5 de l'ordonnance n° 67-837 du 28 septembre 1967 relative aux opérations de crédit-bail et aux sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie, elles bénéficient du statut de ces sociétés pour les opérations correspondantes ;

ñ) Les conditions prévues à l'article 285, premier alinéa de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales ne sont pas applicables aux émissions d'obligations des sociétés faisant l'objet de la présente loi.

Les interdictions édictées à l'article 3 du décret du 8 août 1935 ne s'appliquent pas au démarchage en vue d'opérations concernant les actions et les obligations de ces mêmes sociétés.

II. - Les sociétés agréées pour le financement des télécommunications sont soumises aux dispositions suivantes :

a) Elles sont exonérées de l'impôt sur les sociétés pour la partie des bénéfices provenant des opérations traitées avec l'administration des Postes et Télécommunications ou des plus-values qu'elles réalisent à l'occasion de ces opérations ainsi que pour la partie des bénéfices et des plus-values qu'elles réalisent en tant que société immobilière pour le commerce et l'industrie.

b) Les dispositions des articles 158 bis, 158 ter et 223 sexies du Code général des impôts relatives à l'avoir fiscal et au précompte ne sont pas applicables aux dividendes et produits distribués aux actionnaires.

c) Le régime fiscal des sociétés mères, prévu aux articles 145 et 216 du Code général des impôts, n'est pas applicable aux dividendes distribués aux actionnaires.

d) Les actes constatant les apports qui leur sont faits donnent lieu à un droit fixe d'enregistrement de 150 F.

e) Les droits de mutation à titre onéreux de biens immeubles, édicté par l'article 721 du Code général des impôts, est réduit à 1,40 % lorsque le locataire d'une de ces sociétés acquiert tout ou partie des immeubles loués en vertu d'un contrat de crédit-bail.

Le droit n'est pas exigible lorsque ces sociétés acquièrent des immeubles dont elles concèdent immédiatement la jouissance au vendeur par un contrat de crédit-bail.

ñ) Les terrains qui leur sont donnés en location par l'Etat (administration des P.T.T.) ainsi que les bâtiments situés sur ces terrains et dont la construction a été financée par lesdites sociétés sont considérés comme affectés à l'administration des Postes et Télécommunications pour l'application des articles 1383 (1°) et 1400 (2°) du Code général des impôts.

Les locations de terrains consenties par l'Etat à ces sociétés sont dispensées du droit prévu à l'article 685 du Code général des impôts.

g) Ces sociétés acquièrent les biens et les équipements donnés en location à l'administration des Postes et Télécommunications en acquittant la taxe sur la valeur ajoutée à un taux identique à celui qu'aurait supporté l'administration des Postes et Télécommunications si elle avait acquis directement ces mêmes biens et équipements.

Les locations et les ventes desdits biens et équipements à l'administration des Postes et Télécommunications sont soumises à la taxe sur la valeur ajoutée au taux prévu à l'article 280 du Code général des impôts.

ANNEXE N° 3

28 septembre 1967

ORDONNANCE n. 67-837 relative aux opérations de crédit-bail et aux sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie (JO 29 sept. 1967).

.....

SECTION II. — Statut des sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie

Art. 5 (L. fin. n. 88-1149, 23 déc. 1988, art. 74-1). — Peuvent seules être autorisées à prendre et à conserver la dénomination de « sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie » les sociétés qui satisfont aux conditions suivantes :

- a) Etre constituées sous la forme de société anonyme ou de société à responsabilité limitée ;
- b) Avoir pour objet exclusif la location d'immeubles à usage professionnel.

La propriété des immeubles loués peut être transférée aux utilisateurs dans le cadre d'un contrat de crédit-bail régi par l'article 1^{er} de la loi n. 66-455 du 2 juillet 1966, modifié par l'article 1^{er} de la présente ordonnance ;

Les sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie peuvent exercer leur activité à l'étranger, directement ou par l'intermédiaire de filiales, dans les Etats ou territoires ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative.

- c) Fonctionner conformément à des statuts qui auront été préalablement approuvés par arrêté du ministre de l'économie et des finances.
-

ANNEXE N° 4

Article 285 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966

"L'émission d'obligations n'est permise qu'aux sociétés par actions ayant deux années d'existence délai et qui ont établi deux bilans régulièrement approuvés par les actionnaires.

Ces conditions ne sont pas applicables à l'émission d'obligations qui bénéficient, soit de la garantie de l'Etat ou de collectivités publiques, soit de la garantie de sociétés remplissant les conditions prévues à l'alinéa précédent. Elles ne sont pas non plus applicables à l'émission d'obligations qui sont gagées par des titres de créances sur l'Etat, sur les collectivités publiques ou sur des entreprises concessionnaires ou subventionnées ayant établi le bilan de leur premier exercice.

L'émission d'obligations est interdite aux sociétés dont le capital actions n'est pas intégralement libéré sauf si les actions non libérées ont été réservées aux salariés en application de l'article 208-9 de la présente loi ou de l'article 25 de l'ordonnance n° 86-1134 du 21 octobre 1986 relative à l'intéressement et à la participation des salariés, aux résultats de l'entreprise et à l'actionnariat des salariés, et sauf si elle est faite en vue de l'attribution aux salariés des obligations émises au titre de la participation de ceux-ci aux fruits de l'expansion de l'entreprise."

ANNEXE N° 5

8 août 1935

DECRET réglementant le démarchage (J.O. 9 août 1935).

(Abrogé à l'exception des articles 3 et 8, L. n. 72-6, 3 janv. 1972, art. 13).

Art. 3 (1). - Est interdit le démarchage :

1° En vue de participations à des syndicats ayant pour objet des opérations fondées sur les différences de cours des valeurs mobilières ;

2° En vue d'opérations à terme dans les bourses étrangères de commerce ou de valeur ;

3° *(Abrogé, L. n. 66-1008, 28 déc. 1966, art. 2).*

4° *(D. n. 49-992, 26 juill. 1949.)* En vue d'opérations sur valeurs émises par des sociétés françaises n'ayant pas établi deux bilans en deux ans au moins d'existence ou n'ayant pas de titres cotés sur un marché officiel ou réglementé, à moins qu'il s'agisse :

a) D'opérations sur valeurs bénéficiant soit de la garantie de l'Etat ou de collectivités publiques, soit de la garantie de sociétés françaises remplissant elles-mêmes l'une ou l'autre des conditions énoncées à l'alinéa qui précède, ou d'opérations sur emprunts gagés par des titres de créances sur l'Etat ou des collectivités publiques ou sur des entreprises concessionnaires ou subventionnées remplissant l'une ou l'autre des conditions énoncées à l'alinéa qui précède ;

b) D'opérations sur valeurs émises par des sociétés françaises, lorsque l'Etat a apporté à la société émettrice des biens meubles ou immeubles, ou encore lorsque l'Etat s'est engagé à fournir, pendant deux ans au moins, soit à la société émettrice, soit aux porteurs de titres émis par elle ou de certains de ces titres, le fonds nécessaires au paiement de tout ou partie, soit des intérêts ou dividendes, soit du principal desdits titres.

(D.-L. 30 oct. 1935 ; D.-L. 17 juin 1938.) Ne sont pas considérées comme des opérations de démarchage interdites par le présent article les opérations faites par les courtiers et autres personnes visées à l'article premier du décret du 16 avril 1934 relatif aux marchés à terme des marchandises et denrées à traiter dans les bourses de commerce étrangères, lorsque ces personnes se bornent à faire à un industriel ou à un commerçant des offres de services en vue d'achats ou ventes à terme à effectuer dans une bourse étrangère et portant sur des marchandises qui sont habituellement l'objet de son industrie ou de son commerce, à moins qu'il s'agisse d'opérations sur valeurs bénéficiant soit de la garantie de l'Etat ou de collectivités publiques, soit de la garantie de sociétés françaises remplissant elles-mêmes l'une ou l'autre de ces conditions, ou d'opérations sur emprunts gagés par des titres de créance sur l'Etat ou des collectivités publiques ou sur des entreprises concessionnaires ou subventionnées remplissant l'une ou l'autre de ces conditions.

(D.-L. 12 nov. 1938.) Sont considérés comme actes de démarchage interdits par le présent article les offres de service faites ou les conseils donnés de façon habituelle (par visites, lettres, circulaires, communications téléphoniques ou tout autre moyen) au domicile des personnes autres que les industriels ou commerçants visés à l'alinéa précédent ou dans les lieux publics non réservés à cet effet en vue d'opérations à terme sur bourses étrangères de marchandises.

(Ord. 18 oct. 1945, art. 13.) Sont considérés comme actes de démarchage interdits par le présent article les offres de services faites ou les conseils donnés de façon habituelle (par visites, lettres, journaux, circulaires, communications téléphoniques ou tout autre moyen) au domicile des personnes autres que les banques, les entreprises et personnes visées à l'article 27-2° de l'acte dit loi du 13 juin 1941, les agents de change, les entreprises et personnes astreintes à déclaration par l'article 19 bis de la loi validée du 14 février 1942, ou dans les lieux publics non réservés à cet effet, en vue d'opérations ou de participations à des opérations d'achat, d'échange ou de vente de valeurs déjà émises par des sociétés et non admises à la cote officielle d'une bourse de valeurs ou à une cote établie par une commission de cotation, à l'exception des opérations sur valeurs jouissant de la garantie de l'Etat.

Art. 8 (1). - Toute infraction aux dispositions des articles 1°, 3, 4, 5, premier alinéa, 6, troisième alinéa, et 7 est punie des peines prévues à l'article 405 du Code pénal.

(1) *Abrogé, en ce qu'il concerne les bourses étrangères de commerce ou de marchandises, L. n. 83-610, 8 juill. 1983, art. 48.*

ANNEXE N° 6

2 juillet 1966

LOI n. 66-455 relative aux entreprises pratiquant le crédit-bail (J.O. 3 juill. 1966).

Art. 1^{er} (Ord. n. 67-837, 28 sept. 1967, art. 1^{er}). — Les opérations de crédit-bail visées par la présente loi sont :

1^o Les opérations de location de biens d'équipement ou de matériel d'outillage achetés en vue de cette location par des entreprises qui en demeurent propriétaires, lorsque ces opérations, quelle que soit leur qualification, donnent au locataire la possibilité d'acquérir tout ou partie des biens loués, moyennant un prix convenu tenant compte, au moins pour partie, des versements effectués à titre de loyers ;

2^o Les opérations par lesquelles une entreprise donne en location des biens immobiliers à usage professionnel, achetés par elle ou construits pour son compte, lorsque ces opérations, quelle que soit leur qualification, permettent aux locataires de devenir propriétaires de tout ou partie des biens loués, au plus tard à l'expiration du bail, soit par cession en exécution d'une promesse unilatérale de vente, soit par acquisition directe ou indirecte des droits de propriété du terrain sur lequel ont été édifiés le ou les immeubles loués, soit par transfert de plein droit de la propriété des constructions édifiées sur le terrain appartenant audit locataire.

(L. n. 89-1008, 31 déc. 1989, art. 3.) En cas d'opération de crédit-bail sur le droit au renouvellement d'un bail, celui-ci ne peut être invoqué que par le crédit-bailleur, par dérogation aux dispositions de l'article 4 du décret n. 53-960 du 30 septembre 1953 réglant les rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal. Les autres droits et obligations que le locataire tient des dispositions dudit décret sont répartis par contrat entre le propriétaire, le crédit-bailleur et le crédit-preneur ;

3^o (L. n. 86-12, 6 janv. 1986, art. 3 ; L. n. 89-1008, 31 déc. 1989, art. 2.) Les opérations de location de fonds de commerce, d'établissement artisanal ou de l'un de leurs éléments incorporels, assorties d'une promesse unilatérale de vente moyennant un prix convenu tenant compte, au moins pour partie, des versements effectués à titre de loyers, à l'exclusion de toute opération de location à l'ancien propriétaire du fonds de commerce ou de l'établissement artisanal.

Art. 1^{er}-1 (Ord. n. 67-837, 28 sept. 1967, art. 2). — En cas de cession de biens compris dans une opération de crédit-bail, et pendant la durée de l'opération, le cessionnaire est tenu des mêmes obligations que le cédant qui en reste garant.

Art. 1^{er}-2 (Ord. n. 67-837, 28 sept. 1967, art. 2). — Les dispositions des deuxième et troisième alinéas de l'article 3-1 du décret n. 53-960 du 30 septembre 1953, modifié et complété par la loi n. 65-356 du 12 mai 1965 ne sont pas applicables aux contrats de crédit-bail immobilier.

Ces contrats prévoient, à peine de nullité, les conditions dans lesquelles leur résiliation pourra, le cas échéant, intervenir à la demande du preneur.

Art. 1^{er}-3 (Ord. n. 67-837, 28 sept. 1967, art. 2). — Les opérations visées à l'article 1^{er} ci-dessus sont soumises à une publicité dont les modalités sont fixées par décret. Ce décret précisera les conditions dans lesquelles le défaut de publicité entraînera inopposabilité aux tiers.

Art. 1^{er}-4 (L. n. 84-148, 1^{er} mars 1984, art. 45). — Pour les opérations de crédit-bail en matière mobilière, les inscriptions prises en vertu de l'article précédent se prescrivent par cinq ans, sauf renouvellement.

Art. 2 (Ord. n. 67-837, 28 sept. 1967, art. 3). — Les opérations de crédit-bail visées à l'article 1^{er} de la présente loi ne peuvent être faites à titre habituel que par des entreprises commerciales.

Ces entreprises sont soumises, selon le cas, aux dispositions des lois du 13 juin 1941 ou du 14 juin 1941 relatives à la réglementation et à l'organisation de la profession de banquier et des professions se rattachant à la profession de banquier, applicables aux entreprises et établissements financiers visés à l'article 27 de la loi précitée du 13 juin 1941. A ce titre elles sont tenues d'observer les décisions prises par le conseil national du crédit.

Sont considérées comme des entreprises de crédit-bail immobilier soumises aux prescriptions de la présente loi les entreprises qui gèrent à titre de profession habituelle des sociétés créées en vue de la réalisation non habituelle des opérations visées à l'article 1^{er} de ladite loi.

Art. 3. — Les entreprises constituées antérieurement à la promulgation de la présente loi disposeront d'un délai de six mois à compter de cette promulgation pour se conformer aux prescriptions résultant de l'article précédent. Celles qui n'auront pas obtenu, dans ce délai, leur inscription sur la liste des banques ou leur enregistrement comme établissement financier par le conseil national du crédit, devront cesser les opérations de crédit-bail visées à l'article premier ci-dessus.

Art. 4. — Toute personne qui, agissant pour son compte ou pour celui d'une société, exerce les activités définies par l'article 1^{er} du présent texte sans se conformer aux dispositions des lois des 13 et 14 juin 1941 ou des règlements pris pour leur application, est passible des sanctions pénales prévues par lesdites lois.

Art. 5. — Les personnes ou entreprises visées à l'article 2 de la présente loi qui contreviennent aux dispositions des lois des 13 et 14 juin 1941 ou des règlements pris pour leur application, sont passibles des sanctions disciplinaires prévues par l'article 52 de la loi du 13 juin 1941 et l'article 6 de la loi du 14 juin 1941.

ANNEXE N° 7

Loi n° 90.1168 du 29 décembre 1990 portant loi de finances pour 1991

Art. 96. - I. - Les dispositions des trois premiers alinéas du 3° *quater* de l'article 208 du code général des impôts sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Les sociétés qui, à la date du 1^{er} janvier 1991 étaient autorisées à porter la dénomination de société immobilière pour le commerce et l'industrie visée à l'article 5 de l'ordonnance n° 67-837 du 28 septembre 1967 relative aux opérations de crédit-bail et aux sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie, pour la fraction de leur bénéfice net provenant d'opérations de crédit-bail réalisées en France et conclues avant le 1^{er} janvier 1991 ainsi que pour les plus-values dégagées par la cession d'immeubles dans le cadre de ces opérations.

« Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, les sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie sont, sur option de leur part exercée avant le 1^{er} juillet 1991, exonérées d'impôt sur les sociétés pour la fraction de leur bénéfice net provenant d'opérations de crédit-bail réalisées en France, conclues avant le 1^{er} janvier 1996 et portant sur des immeubles affectés à une activité industrielle ou commerciale autres que les locaux à usage de bureau, ainsi que pour les plus-values dégagées par la cession d'immeubles dans le cadre de ces opérations.

« Le bénéfice net des sociétés visées aux premier et deuxième alinéas provenant de la location simple de leurs immeubles, par contrat conclu avant le 1^{er} janvier 1991, à des personnes physiques ou morales qui y exercent une activité industrielle ou commerciale, est retenu pour le calcul de l'impôt sur les sociétés à concurrence de :

« - 20 p. 100 de son montant pour l'exercice clos en 1991 ;

« - 40 p. 100 pour l'exercice clos en 1992 ;

« - 60 p. 100 pour l'exercice clos en 1993 ;

« - 80 p. 100 pour l'exercice clos en 1994 ;

« - 100 p. 100 pour les exercices clos en 1995 et ultérieurement.

« Les bénéfices qui proviennent des opérations totalement ou partiellement exonérées en application des alinéas précédents sont obligatoirement distribués à hauteur de 85 p. 100 de la fraction exonérée de leur montant avant la fin de l'exercice qui suit celui de leur réalisation.

« Les dispositions du *d* du 6 de l'article 145, du 3° de l'article 158 *quater*, du 3° de l'article 209 *ter* et du 3° du 3 de l'article 223 *sexies* sont applicables aux dividendes prélevés sur ces bénéfices. »

II. - 1. Le deuxième alinéa du I de l'article 239 *sexies* du code général des impôts est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette disposition ne s'applique pas aux opérations conclues à compter du 1^{er} janvier 1991 autres que celles mentionnées au deuxième alinéa du 3^e *quater* de l'article 208. »

2. Le premier alinéa de l'article 698 du code général des impôts est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette réduction de taux est applicable à la levée d'option par le locataire d'une société de crédit-bail lorsque le contrat est conclu après le 31 décembre 1990. »

3. Au deuxième alinéa de l'article 698, les mots : « lorsque ces sociétés acquièrent des immeubles dont elles concèdent » sont remplacés par les mots : « lorsqu'une société de crédit-bail acquiert un immeuble dont elle concède ».

4. L'article 698 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions du présent article sont applicables à la condition que le locataire exerce dans les locaux loués une activité de nature industrielle ou commerciale. »

5. Le *b* de l'article 830 du code général des impôts est abrogé à compter du 1^{er} janvier 1991.