

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

TRANSPORTS

Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire

NOR : TRAT1115945D

Publics concernés : collectivités territoriales, Société nationale des chemins de fer français (SNCF), Réseau ferré de France (RFF), entreprises ferroviaires.

Objet : définition des conditions d'accès des entreprises ferroviaires aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, toute entreprise ferroviaire autorisée à réaliser des services de transport peut demander à accéder de manière transparente et non discriminatoire aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire. Cet accès donne lieu à la perception d'une redevance. Le décret détermine la nature des services et prestations accessibles aux entreprises ferroviaires : ces services et prestations concernent notamment l'accueil et l'information des voyageurs, la fourniture de carburant ou d'électricité ou encore l'accès aux voies de garage. Dans le même temps, il modifie l'organisation de la branche « gares et connexions » de la SNCF en instituant une direction autonome chargée, au sein de la SNCF, d'assurer la gestion des infrastructures de services, et en particulier les gares de voyageurs.

Références : le présent décret peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>). Il est pris pour l'application de l'article 1^{er} de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1112-1, L. 1112-2, L. 2111-9 à L. 2111-12, L. 2121-3, L. 2121-4, L. 2122-5, L. 2122-9, L. 2123-1 à L. 2123-3, L. 2133-1 à L. 2133-8 et L. 2141-1 ;

Vu le code de commerce, notamment son article L. 410-2 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles L. 111-7 et L. 111-7-3 ;

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret n° 83-109 du 18 février 1983 modifié relatif aux statuts de la Société nationale des chemins de fer français ;

Vu le décret n° 83-816 du 13 septembre 1983 modifié relatif au domaine confié à la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) ;

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

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

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de Réseau ferré de France ;

Vu le décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;
Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) du 31 mai 2011 ;
Vu l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires du 15 juin 2011 ;
Vu l'avis de l'Autorité de la concurrence du 29 septembre 2011 ;
Vu les lettres du 29 juillet 2011 par lesquelles ont été saisies pour avis les régions Alsace, Aquitaine, Auvergne, Basse-Normandie, Bourgogne, Bretagne, Centre, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Haute-Normandie, Languedoc-Roussillon, Limousin, Lorraine, Midi-Pyrénées, Nord - Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Picardie, Poitou-Charentes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes ;
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

CHAPITRE I^{er}

Accès par le réseau aux infrastructures de services

Art. 1^{er}. – I. – Les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés au sens de l'article 19 du décret du 7 mars 2003 susvisé se voient proposer de manière transparente et non discriminatoire l'accès par le réseau aux infrastructures de services mentionnées à l'article L. 2122-9 du code des transports, qui comprennent :

- a) Les gares de voyageurs ouvertes au public, y compris les quais et les haltes, et leurs bâtiments ;
- b) Les installations d'alimentation électrique et de distribution de l'électricité de traction sur les voies ferrées ouvertes à la circulation publique ;
- c) Les gares de triage ou de formation des trains ;
- d) Les voies de remisage ;
- e) Les terminaux de marchandises, y compris les chantiers de transport combiné, ainsi que les infrastructures autres que ferroviaires de ces terminaux ;
- f) Les infrastructures d'approvisionnement en combustible en sable et les passerelles de visite de toiture ;
- g) Les installations des centres d'entretien et les autres installations techniques, nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère.

II. – L'accès par le réseau aux infrastructures de services donne lieu à la perception d'une redevance égale au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

CHAPITRE II

Dispositions applicables aux prestations régulées fournies dans les infrastructures de services

Art. 2. – I. – Les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés au sens de l'article 19 du décret du 7 mars 2003 susvisé se voient proposer de manière transparente et non discriminatoire, lorsqu'il n'existe pas d'autre option économiquement raisonnable, un service de base, comprenant les prestations mentionnées au I des articles 4 à 8 et à l'article 9 du présent décret, fourni sur les infrastructures de services définies au I de l'article 1^{er} du présent décret. Le gestionnaire de l'infrastructure de services doit motiver toute décision de refus de fournir une prestation et indiquer dans ce cas les alternatives économiquement raisonnables disponibles sur d'autres infrastructures de services.

II. – Dès lors que le gestionnaire de l'une des infrastructures de services mentionnées à l'article 1^{er} fournit à une entreprise ferroviaire ou à un candidat autorisé l'une des prestations complémentaires mentionnées aux articles 4 à 8, il la fournit dans des conditions transparentes et non discriminatoires sur cette même infrastructure de services à toute entreprise ferroviaire ou à tout candidat autorisé qui en fait la demande.

III. – Le service de base ainsi que les prestations complémentaires mentionnées au II lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur sont qualifiés de prestations régulées.

Art. 3. – La fourniture des prestations régulées donne lieu à la perception d'une redevance liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel. Le montant de chaque redevance peut être modulé, en tenant compte de la situation de la concurrence et dans des conditions transparentes et non discriminatoires, pour tenir compte, selon la prestation régulée :

- a) Du type de convoi, notamment de sa capacité d'emport ou de sa longueur ;
- b) Du type de service de transport qu'assure le convoi ;
- c) Du nombre de voyageurs susceptibles de bénéficier de la prestation ;
- d) De la période horaire d'utilisation ;
- e) Du délai entre la demande et la date prévue de fourniture de la prestation ;
- f) De la quantité de marchandises exprimée en unités de transport intermodal ou en tonnes.

Art. 4. – I. – Le service de base fourni dans les gares de voyageurs aux entreprises ferroviaires comprend :

a) L'usage, par leurs passagers, personnels et prestataires, des installations aménagées pour la réception des passagers et du public jusqu'au train, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments publics ;

b) Les services d'accueil, d'information et d'orientation de leurs passagers et du public concernant les horaires et l'accès à ses trains ;

c) Toute prestation particulière en gare résultant d'une exigence législative ou réglementaire ou d'un accord international, notamment en matière de sûreté, propre à certains services de transports ;

d) La manœuvre des installations de sécurité nécessaire à l'accès ou à l'utilisation de ces gares que la réglementation réserve au gestionnaire de l'infrastructure de services.

Dans les gares disposant de personnels, s'ajoute au service de base fourni aux entreprises ferroviaires l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des passagers handicapés ou à mobilité réduite, lorsqu'elle n'est pas fournie par l'entreprise ferroviaire ou prise en charge par l'autorité organisatrice de transports. Cette prestation donne alors lieu à une tarification distincte de celle du service de base.

II. – Les prestations complémentaires comprennent, le cas échéant :

a) Le préchauffage des voitures et des locomotives ;

b) La mise à disposition d'espaces ou de locaux adaptés à la réalisation des opérations de vente de titres pour les services de transport ferroviaire ;

c) La mise à disposition de locaux de service pour les personnels d'accompagnement ou de conduite de l'entreprise ferroviaire ;

d) La mise à disposition des locaux et installations nécessaires aux prestataires des entreprises ferroviaires pour la réalisation des services techniques incluant l'avitaillement et le nettoyage ; la prestation comprend, le cas échéant, l'accès depuis la voie publique pour les livraisons nécessaires.

Art. 5. – I. – Le service de base fourni sur les installations existantes de distribution de l'électricité de traction sur les voies ferrées ouvertes à la circulation publique comprend l'usage par les matériels de l'entreprise ferroviaire des installations de traction électrique, y compris les installations d'alimentation, de transport et de distribution de l'électricité ainsi que l'acheminement de l'énergie jusqu'au point de consommation.

II. – La fourniture de l'énergie électrique relève des prestations complémentaires.

Art. 6. – I. – Le service de base fourni à une entreprise ferroviaire dans les gares de triage ou de formation des trains et sur les voies de remisage des trains comprend :

a) L'utilisation des infrastructures, installations et équipements des gares et voies désignées existants comprenant en particulier l'utilisation des faisceaux, branchements et aiguilles, l'utilisation des buttes de triage, des quais, des bâtiments d'accès et des installations de traction électrique, la fourniture des informations nécessaires à l'utilisation normale de la gare ou de la voie et, le cas échéant, l'utilisation des services de télécommunication dont l'usage est rendu obligatoire par le gestionnaire de l'infrastructure de services ;

b) La manœuvre des installations de sécurité nécessaire à l'accès ou à l'utilisation de ces gares ou de ces voies et que la réglementation réserve au gestionnaire de l'infrastructure de services ;

c) Toute prestation particulière en gare ou sur les voies relevant d'une exigence législative ou réglementaire, notamment en matière de sûreté, propre à certains services de transports.

II. – Les prestations complémentaires comprennent :

a) La fourniture de l'énergie électrique ;

b) La fourniture du combustible ;

c) Les services de manœuvre ;

d) Les services de pilotage à l'intérieur du site ;

e) La mise à disposition des contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

Art. 7. – I. – Le service de base fourni sur les infrastructures ferroviaires des terminaux de marchandises comprend :

a) L'utilisation des infrastructures, installations et équipements ferroviaires des terminaux existants incluant en particulier l'utilisation des faisceaux, branchements et aiguilles, des quais, des bâtiments d'accès et des installations de traction électrique, la fourniture des informations nécessaires à l'utilisation normale des terminaux et, le cas échéant, l'accès aux services de télécommunication dont l'usage est rendu obligatoire par le gestionnaire de l'infrastructure de services ;

b) La mise à disposition et l'usage des quais, cours et installations aménagés pour le chargement et le déchargement des marchandises depuis le train, comprenant l'accès depuis la voie publique des véhicules transportant ces marchandises ;

c) La manœuvre des installations de sécurité nécessaire à l'accès ou à l'utilisation des infrastructures ferroviaires de ces terminaux que la réglementation réserve au gestionnaire de l'infrastructure de services ;

d) Toute prestation particulière dans ces terminaux relevant d'une exigence législative ou réglementaire, notamment en matière de sûreté, propre à certains services de transports.

II. – Les prestations complémentaires comprennent :

- a) La fourniture de l'énergie électrique ;
- b) La fourniture du combustible ;
- c) Les services de manœuvre ;
- d) La manutention réalisée avec des installations et équipements spécialisés du terminal ;
- e) Les services de pilotage à l'intérieur du site ;
- f) La mise à disposition des contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

Art. 8. – I. – Le service de base comprend l'utilisation des installations et équipements permettant de procéder à l'approvisionnement en combustible et en sable des matériels roulants selon les règles de sécurité relatives à cette activité et l'accès aux passerelles de visite de toiture.

II. – Les prestations complémentaires comprennent :

- a) La fourniture du combustible et, le cas échéant, du sable ;
- b) Les services de manœuvre ;
- c) Les services de pilotage à l'intérieur du site.

Art. 9. – Le service de base fourni dans les centres d'entretien et les autres installations techniques, nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère, comprend :

- a) L'utilisation des voies et autres installations ferroviaires ouvrant l'accès aux installations des centres d'entretien et aux autres installations techniques, nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère ;
- b) L'accès depuis la voie publique à ces centres et installations ;
- c) L'utilisation des installations et équipements destinés à réaliser les opérations d'entretien et de maintenance légère qui comprennent notamment le nettoyage externe des trains, la vidange des toilettes, la vérification, le diagnostic et l'échange rapide des organes remplaçables et les interventions légères et de courte durée nécessaires au maintien des engins dans leur service, à l'exclusion d'opérations programmables hors roulement ;
- d) La manœuvre des installations de sécurité nécessaires à l'accès ou à l'utilisation de ces infrastructures de services que la réglementation réserve à leur gestionnaire ;
- e) Les services de pilotage à l'intérieur du site.

CHAPITRE III

Dispositions diverses applicables à la gestion des infrastructures de services du réseau ferroviaire

Art. 10. – Les personnels chargés du traitement des demandes de prestations et de leur réalisation doivent respecter la confidentialité des informations à caractère industriel ou commercial qui leur sont communiquées par les entreprises ferroviaires. Le code de déontologie mentionné à l'article 11-2 du décret du 18 février 1983 susvisé rappelle cette obligation.

Afin de respecter les règles de non-discrimination dans l'accès aux infrastructures de services et aux prestations qui y sont offertes, les gestionnaires de ces infrastructures de services et les prestataires concernés mettent en œuvre toutes dispositions permettant de garantir cette confidentialité. Ces dispositions font l'objet de stipulations dans le contrat prévu à l'article L. 2123-2 du code des transports. La même exigence s'impose aux entreprises ferroviaires qui auraient à connaître, dans le cadre de ces activités, d'informations de même nature fournies par les gestionnaires d'infrastructures de services ou les prestataires concernés.

Les gestionnaires de ces infrastructures de services, les prestataires et les entreprises ferroviaires concernés prennent toutes les mesures nécessaires, y compris disciplinaires, pour que les personnels chargés du traitement des demandes de prestations et de leur réalisation respectent cette confidentialité. Ils mettent en œuvre un dispositif de contrôle approprié qui est porté à la connaissance de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Art. 11. – Le décret du 18 février 1983 susvisé est modifié comme suit :

1° Après le septième alinéa de l'article 2, sont insérées les dispositions suivantes :

« Dans le respect du principe de séparation comptable mentionné à l'article L. 2123-1 du code des transports, il arrête les redevances prévues à l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national dans les conditions qu'il prévoit. Il s'assure que les gares sont gérées de façon transparente et non discriminatoire.

« Par dérogation au troisième alinéa de l'article 10, le conseil d'administration ne peut déléguer une partie de ses attributions en matière de gestion des gares qu'au directeur des gares. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est informée par la SNCF des délégations accordées au directeur des gares en matière de marchés et d'investissements. » ;

2° L'article 10 est modifié comme suit :

Au premier alinéa, les mots : « Le président du conseil d'administration » sont remplacés par les mots : « Sans préjudice des dispositions relatives à la gestion des gares, le président du conseil d'administration ».

Il est ajouté au deuxième alinéa la phrase suivante : « S'agissant de la gestion des gares, il est responsable du respect de la règle de séparation comptable fixée à l'article L. 2123-1 du code des transports et de l'obligation de gestion transparente et non discriminatoire des gares de voyageurs prévue à l'article L. 2141-1 du même code. » ;

3° Il est ajouté, après l'article 11-1, un article 11-2 ainsi rédigé :

« *Art. 11-2.* – I. – Les missions de gestion des gares de voyageurs prévues à l'article L. 2141-1 du code des transports et en particulier les prestations correspondantes définies à l'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire sont assurées au sein de la SNCF par une direction autonome, dotée de comptes distincts des autres activités de l'établissement.

« Par dérogation au neuvième alinéa de l'article 10, le conseil d'administration nomme le directeur des gares, sur proposition du président de la SNCF, et fixe la durée de son mandat. Le conseil d'administration ne peut mettre fin de façon anticipée à ses fonctions, le cas échéant à la demande du président de la SNCF, que par décision motivée.

« Le directeur des gares ne peut être membre du conseil d'administration de la SNCF. Il peut déléguer sa signature et une partie de ses attributions dans les conditions prévues par délibération du conseil d'administration.

« II. – Par dérogation au sixième alinéa de l'article 2, le directeur des gares fixe le coût d'immobilisation du capital prévu à l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national dans le cadre de la proposition qu'il adresse au conseil d'administration concernant les redevances liées aux prestations régulées mentionnées à l'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.

« III. – Les décisions d'avancement en grade et les décisions relevant de la compétence des instances disciplinaires propres à la SNCF qui intéressent un agent assurant de façon habituelle les prestations définies à l'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ne peuvent être prises sans l'avis du directeur des gares ou d'un agent placé sous son autorité, préalablement consulté. Cet avis est communiqué, à sa demande, à l'agent intéressé.

« Les procédures auxquelles se conforment les agents chargés de fournir les prestations définies à l'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 et qui ne sont pas placés sous l'autorité du directeur des gares sont définies dans un document communiqué, à sa demande, à toute entreprise ferroviaire.

« Un code de déontologie, qui est rendu public, est établi par le directeur des gares. Il s'applique aux agents chargés de fournir les prestations définies à l'article 4 du décret susmentionné aux entreprises ferroviaires dans les gares de voyageurs. Il est soumis, avant son adoption, à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

« IV. – Le directeur des gares publie chaque année un rapport d'activité, qui comprend notamment l'extrait des comptes certifiés du groupe SNCF relatif à la direction autonome des gares. Il est communiqué à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Il rend compte de la réalisation des objectifs de performance pour la gestion des gares de voyageurs, de l'amélioration de la qualité des services fournis et de la réalisation des programmes d'investissements. »

Art. 12. – L'article 12 du décret n° 97-446 du 5 mai 1997 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 12.* – Le stationnement prolongé sur certaines voies, l'utilisation de certaines lignes actuellement fermées au trafic et toute prestation complémentaire font l'objet, le cas échéant, de facturations complémentaires par Réseau ferré de France. »

Art. 13. – Le décret du 7 mars 2003 susvisé est modifié comme suit :

I. – Les dix premiers alinéas de l'article 3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Le droit d'accès aux infrastructures du réseau ferré national gérées par Réseau ferré de France ou par le titulaire d'un contrat de partenariat ou d'une convention de délégation de service public conclu en application des articles L. 2111-11 ou L. 2111-12 du code des transports est régi par les dispositions suivantes :

« I. – Le droit d'accès au réseau ferré national comprend, pour toute entreprise ferroviaire, le droit aux prestations minimales, nécessaires pour permettre l'exercice de ce droit d'accès, suivantes : le traitement transparent et non discriminatoire de ses demandes de capacités d'infrastructure sur les sections du réseau ferré national, le droit d'utiliser les capacités qui lui sont attribuées, l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau, la signalisation, la régulation, la gestion des circulations, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ainsi que toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités lui ont été attribuées.

« II. – L'accès au réseau, la réservation de capacités d'infrastructure et la circulation sur les sections du réseau ferré national donnent lieu au versement de redevances d'infrastructure dans les conditions prévues par le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 susvisé.

« III. – L'usage des infrastructures de services accessibles par le réseau ferré national est régi par les dispositions du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.

« Lorsque, dans le cadre d'une circulation utilisant une capacité d'infrastructure mentionnée au II, le gestionnaire du trafic et des circulations prescrit l'accès à des voies de service et leur usage, la prestation correspondant à cet accès est réputée incluse dans la prestation prévue au I pour le calcul de la somme due au titre du droit d'accès.

« IV. – Dans le cadre des missions qui lui sont confiées par l'article L. 2111-9 du code des transports, la Société nationale des chemins de fer français prend les mesures nécessaires pour garantir l'absence de discrimination dans la gestion de l'accès aux infrastructures de services et aux prestations qui y sont fournies. A ce titre, elle respecte la confidentialité des informations à caractère industriel ou commercial qui lui sont communiquées par les entreprises ferroviaires qui souhaitent y accéder. De même, ces entreprises respectent la confidentialité des informations de même nature qui leur sont, le cas échéant, communiquées par la Société nationale des chemins de fer français. »

II. – Après l'article 13, il est inséré un nouveau titre III ainsi rédigé :

« TITRE III

« DISPOSITIONS RELATIVES AUX GARES DE VOYAGEURS

« Art. 13-1. – I. – Pour la détermination des redevances relatives aux biens et services en gare gérés respectivement par Réseau ferré de France et par la direction autonome mentionnée à l'article 11-2 du décret n° 83-109 du 18 février 1983 relatif aux statuts de la Société nationale des chemins de fer français, les gares de voyageurs sont réparties en trois catégories :

« a) Les gares de voyageurs d'intérêt national sont celles dont la fréquentation par des usagers des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports. Leur périmètre de gestion correspond à une gare de voyageurs ou à un ensemble fonctionnel de gares de voyageurs ;

« b) Les gares de voyageurs d'intérêt régional sont celles dont la fréquentation par des usagers des services nationaux et internationaux de voyageurs est inférieure au seuil défini au a) et dont la fréquentation est au moins égale à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports. Leur périmètre de gestion correspond, dans chaque région, à l'ensemble des gares de cette catégorie ;

« c) Les gares de voyageurs d'intérêt local sont les autres gares de voyageurs. Leur périmètre de gestion correspond, dans chaque région, à l'ensemble de ces gares.

« La direction autonome mentionnée à l'article 11-2 du décret du 18 février 1983 précité établit, après consultation de Réseau ferré de France, une liste des gares relevant de chaque catégorie compte tenu de leur fréquentation moyenne annuelle évaluée lors des deux dernières années civiles. Cette liste est valable trois ans. Le rattachement d'une gare nouvelle à l'une des catégories est opéré compte tenu de la fréquentation prévisionnelle de cette gare. Les modalités d'évaluation de la fréquentation sont déterminées par arrêté du ministre chargé des transports.

« II. – Les redevances liées aux prestations régulées mentionnées à l'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire sont établies annuellement par Réseau ferré de France et par la Société nationale des chemins de fer français sur proposition du directeur des gares institué par l'article 11-2 du décret du 18 février 1983 précité, chacun pour les biens et services qu'il gère, aux fins de couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation de ces prestations pour chacun des périmètres de gestion des gares définis au I.

« Ces charges comprennent pour les biens et services en gare de voyageurs :

« a) L'ensemble des charges courantes d'entretien et d'exploitation ;

« b) Le financement de la dotation aux amortissements des investissements, y compris les investissements de renouvellement et de mise aux normes, nets des subventions reçues ;

« c) Le coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents et au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée, nécessaire au financement pérenne des investissements. Les projets de décisions relatives à la fixation du coût d'immobilisation du capital sont préalablement transmis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires pour avis.

« L'activité en gare de voyageurs de la Société nationale des chemins de fer français est déterminée à partir des comptes séparés de la direction autonome mentionnée à l'article 11-2 du décret du 18 février 1983 précité.

« Les prévisions de charges prises en compte pour la détermination des redevances tiennent compte des coûts constatés en comptabilité pour l'exercice le plus récent et des objectifs de performance et de productivité pour la gestion des gares de voyageurs.

« Lorsque des charges occasionnées par la réalisation de prestations non régulées rendues dans une gare sont communes avec les charges correspondant à la réalisation de prestations régulées définies à l'article 4 du décret

n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire, seule la quote-part liée à la réalisation de celles-ci est prise en compte pour la détermination des redevances.

« Les charges à prendre en compte pour l'établissement des redevances sont appréciées, par Réseau ferré de France et par la Société nationale des chemins de fer français, chacun pour ce qui le concerne, sur l'ensemble des bâtiments et installations d'une gare, incluant les quais, les accès routiers voyageurs, les ouvrages destinés aux usagers des trains et, quand elles dépendent de la gare ou qu'elles sont mises à disposition de ses usagers, les cours de gares de voyageurs, y compris leurs accès routiers, et les infrastructures de stationnement.

« Pour la détermination des redevances, il est tenu compte de l'utilisation réelle de l'infrastructure sur les trois dernières années et des perspectives de développement du trafic.

« III. – Nonobstant les règles énoncées à l'article 3 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire, la part de la redevance correspondant à la mise à disposition des espaces ou des locaux mentionnés aux *a* et *b* du I et aux *b*, *c* et *d* du II de l'article 4 du même décret ainsi que des espaces et locaux destinés à la mise en œuvre de contrôles de sûreté, établie par référence aux charges telles que définies au II du présent article, peut être modulée dans des conditions transparentes et non discriminatoires et en prenant en considération la situation de la concurrence, la localisation des espaces par rapport aux flux de voyageurs et les prix du marché de l'immobilier dans le périmètre environnant la gare pour des locaux ou espaces à usage comparable.

« IV. – Sur chacun des périmètres de gestion définis au I, une comptabilité analytique distingue les charges liées aux prestations régulées, les charges liées aux prestations non régulées et la quote-part des charges communes liées à des prestations régulées définies par l'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire. Elle permet de retracer les produits et les charges liés aux prestations régulées sur chacun de ces périmètres. Elle est communiquée sur demande à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ainsi qu'aux autorités organisatrices et aux entreprises ferroviaires concernées.

« Le résultat courant positif, déterminé pour chaque périmètre de gestion défini au I, provenant des activités liées aux prestations non régulées assurées directement ou indirectement par Réseau ferré de France ou la direction autonome instituée par l'article 11-2 du décret du 18 février 1983 susmentionné dans les gares de voyageurs du réseau ferré national vient en déduction, à hauteur de 50 %, des charges prises en compte, conformément au II, pour ce même périmètre de gestion, pour la fixation des redevances liées aux prestations régulées définies à l'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.

« Ce résultat est net de l'ensemble des charges d'exploitation directement liées à ces activités et intègre une rémunération des capitaux mobilisés ainsi que le financement de la dotation aux amortissements.

« V. – Le gestionnaire d'infrastructure peut ne pas appliquer les dispositions prévues au IV sur les périmètres de gestion correspondant aux gares relevant des catégories *b* et *c*, dès lors que la part de l'activité non régulée dans le chiffre d'affaires constaté pour l'exercice comptable le plus récent au titre de chacun de ces périmètres est inférieur à 2 %. Pour la détermination des redevances liées aux prestations régulées dans ces gares, sont déduits en totalité des charges à prendre en compte, conformément au II, les revenus courants provenant des activités liées aux prestations non régulées assurées directement ou indirectement par Réseau ferré de France ou la direction autonome instituée par l'article 11-2 du décret du 18 février 1983 précité.

« Art. 14. – Chaque gare ou ensemble fonctionnel de gares relevant de la catégorie *a* définie au I de l'article 13-1 est suivi par une instance régionale de concertation. Cette instance est composée de droit d'un représentant de la direction autonome de la Société nationale des chemins de fer français chargée des gares, d'un représentant de Réseau ferré de France, d'un représentant de chaque autorité organisatrice de transports concernée, d'un représentant de chaque entreprise ferroviaire utilisatrice et d'un représentant de chacune de leurs organisations professionnelles. L'instance fixe son règlement intérieur, qui peut prévoir d'associer à ses travaux toute collectivité ou personne morale directement concernée par la gestion ou l'utilisation des gares de voyageurs correspondantes. Dans chaque région, le représentant de l'État fixe par arrêté la composition de cette instance.

« Cette instance examine toute question relative aux prestations rendues dans chacune des gares de son périmètre de gestion. Elle est notamment consultée sur le financement des programmes d'investissements prévus.

« Elle se réunit une fois par an à l'initiative du directeur des gares et donne un avis sur la partie qui la concerne du document de référence des gares de voyageurs dans le cadre de la consultation prévue par l'article 14-1.

« Art. 14-1. – I. – Le directeur des gares établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs gérées par la direction autonome créée par l'article 11-2 du décret n° 83-109 du 18 février 1983 relatif aux statuts de la Société nationale des chemins de fer français, soit qu'elle en assure directement la gestion soit qu'elle la confie à un tiers. Ce document, qui est transmis à Réseau ferré de France après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires pour être annexé au document de référence du réseau mentionné à l'article 17 du présent décret, précise, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

« Les conditions générales du contrat mentionné à l'article L. 2123-2 du code des transports devant être conclu entre la Société nationale des chemins de fer français représentée par le directeur des gares et l'entreprise ferroviaire sont annexées au document de référence des gares.

« Toutefois, ce document n'est pas exigé pour les gares de voyageurs dont la desserte, lors du dernier horaire de service arrêté, n'est assurée que par des services conventionnés relevant d'une seule autorité organisatrice. En cas de demande de l'autorité organisatrice concernée ou d'une entreprise ferroviaire réalisant d'autres services, ce document est publié pour les gares concernées dans les trois mois suivant cette demande.

« II. – Le projet de document de référence des gares intègre les données fournies par Réseau ferré de France relatives à son patrimoine en gare, notamment pour ce qui concerne les caractéristiques techniques de ce patrimoine, les périodes d'ouverture du réseau ferré national et les tarifs des redevances applicables.

« Le directeur des gares soumet ce document pour avis aux autorités organisatrices compétentes et aux entreprises ferroviaires utilisant le réseau ferré national et effectuant du transport de voyageurs. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans un délai de deux mois suivant la transmission du projet.

« Le document de référence des gares de voyageurs justifie, pour chaque périmètre de gestion défini au I de l'article 13-1, par référence aux principes de détermination des redevances prévues au II de ce même article :

« a) La méthodologie utilisée pour déterminer ces redevances et leurs modulations, y compris les principes comptables retenus ;

« b) La définition de la clé de répartition entre les charges affectées au transport régional et celles relatives aux autres types de transport ;

« c) La prévision des coûts liés aux installations et aux services en distinguant les charges directement liées aux prestations régulées et les charges communes ;

« d) Les hypothèses relatives à la demande de prestations régulées ;

« e) Les hypothèses ayant permis de déterminer la clé de répartition utilisée pour la prévision des quotes-parts de charges communes affectées respectivement aux prestations régulées et non régulées ;

« f) Les programmes d'investissements ainsi que la structure des financements correspondants justifiant les amortissements et le calcul du coût des capitaux engagés prévus à l'article 13-1 ;

« g) Le détail des produits de cession prévus à l'article 22 du décret n° 83-816 du 13 septembre 1983 susvisé.

« Le document de référence des gares de voyageurs s'inscrit dans une perspective pluriannuelle et permet une comparaison des coûts affectés aux gares sur les deux années antérieures.

« Les charges prises en compte par Réseau ferré de France pour la détermination de la redevance, au titre des prestations régulées, relative à son patrimoine en gare distinguent les charges de gestion relevant de la convention prévue à l'article L. 2111-10 du code des transports et les charges d'investissement.

« Art. 15. – I. – A la demande du Syndicat des transports d'Ile-de-France en Ile-de-France ou d'une région, la Société nationale des chemins de fer français, représentée par le directeur des gares, propose à l'autorité organisatrice des transports concernée une convention pluriannuelle afin de déterminer les conditions d'utilisation et de gestion des gares de voyageurs mentionnées aux b et c de l'article 13-1 et relevant du ressort territorial de cette autorité organisatrice au titre des services de transport organisés par celle-ci.

« La convention pluriannuelle mentionnée à l'alinéa 1^{er}, qui peut porter sur les biens appartenant à Réseau ferré de France et dont la gestion est assurée par la Société nationale des chemins de fer français dans les conditions prévues à l'article 16-1, précise les programmes d'investissements de renouvellement et de mise aux normes et les modalités de leur financement, conformément à l'article 14-1.

« Les stipulations conventionnelles entre la Société nationale des chemins de fer français et cette autorité peuvent constituer un volet de la convention prévue à l'article L. 2121-4 du code des transports ou de celle mentionnée à l'article 6 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

« II. – La rémunération prévue au titre de cette convention couvre l'ensemble des investissements et des charges exposées pour la réalisation des prestations en gare mentionnées à l'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire qui incombent à la Société nationale des chemins de fer français.

« Dans le cas où une telle convention est conclue et par dérogation aux dispositions du premier alinéa de l'article 3 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire, les entreprises ferroviaires dont les trains assurent des services organisés par l'autorité organisatrice signataire de la convention ont accès aux prestations régulées dans ces gares de voyageurs en versant la rémunération mentionnée à l'alinéa précédent à la Société nationale des chemins de fer français.

« Les redevances dues au titre des prestations régulées fournies dans ces gares à des entreprises ferroviaires assurant des services de transport autres que ceux mentionnés au précédent alinéa, calculées selon les modalités définies à l'article 13-1, sont rétrocédées par cet établissement à l'autorité organisatrice. Toutefois, le montant rétrocédé peut être diminué des charges définies à l'article 13-1 correspondant à des prestations non prévues par la convention.

« Art. 16. – Lorsque la gestion d'une gare est assurée dans le cadre d'un contrat ou d'une convention mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 du code des transports, le gestionnaire de la gare est tenu

pour l'application des dispositions du chapitre II du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire d'établir et de publier un document de référence de la gare dans les mêmes conditions que celles prévues aux I et II de l'article 14-1.

« *Art. 16-I.* – Une convention précisant les conditions, notamment financières, dans lesquelles la direction autonome des gares assure les missions de gestion et d'entretien des biens en gare de Réseau ferré de France prévues à l'article L. 2111-9 du code des transports est conclue entre Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer français. Elle est soumise aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget avant sa signature. A défaut d'opposition motivée dans un délai d'un mois après cette soumission, cette convention est réputée approuvée. Les projets de modification de la convention sont portés à la connaissance de ces ministres et approuvés dans les mêmes conditions. Cette convention précise également, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent titre. Elle peut également prévoir les principes de définition, de financement et de réalisation des programmes d'investissements dans les gares de voyageurs relevant des compétences des deux établissements et prévoir, à ce titre, les modalités de désignation du maître d'ouvrage conformément à l'article 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ou de son mandataire conformément à l'article 3 de cette loi. »

III. – A l'article 17, sont ajoutés, après le *g*, un *h* et un *i* ainsi rédigés :

« *h)* La liste des gares de voyageurs du réseau ferré national, regroupées par catégorie conformément au I de l'article 13-1, et les principes de tarification applicables ainsi qu'une description de la méthode utilisée pour la mettre en œuvre ; l'ensemble des informations détaillées nécessaires à l'utilisation de ces gares figure dans le document de référence des gares de voyageurs prévu à l'article 14-1 ;

« *i)* Les infrastructures de services, autres que les gares de voyageurs du réseau ferré national, auxquelles l'accès par le réseau est offert, en précisant leurs principales caractéristiques, la nature des prestations régulées qui y sont offertes, en distinguant les prestations d'accès aux infrastructures de services, les services qui y sont rendus et les prestations complémentaires, les modalités de tarification de ces prestations et des exemples types de tarifs, les coordonnées des personnes à contacter pour obtenir la réalisation de chaque prestation et les conditions générales du contrat à intervenir entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Les caractéristiques techniques détaillées de ces infrastructures de services, les conditions générales de réalisation des prestations régulées, incluant notamment les périodes durant lesquelles l'accès à ces infrastructures est offert, et les tarifs applicables sont précisés dans des documents particuliers auxquels renvoie le document de référence du réseau. Ces documents sont établis et rendus publics par les gestionnaires concernés. »

Art. 14. – Les dispositions du présent décret n'emportent aucune conséquence sur les documents de référence du réseau déjà publiés.

Art. 15. – La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, la ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat, porte-parole du Gouvernement, et le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 20 janvier 2012.

FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

*Le ministre auprès de la ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,
chargé des transports,*
THIERRY MARIANI

*La ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,*
NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET

*Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,*
FRANÇOIS BAROIN

*La ministre du budget, des comptes publics
et de la réforme de l'Etat,
porte-parole du Gouvernement,*
VALÉRIE PÉCRESSE