

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

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE

Centre de Droit Maritime et des Transports



LES VOIES FERREES PORTUAIRES

Mémoire Master II Droit du Transport Terrestre
Sous la direction de Messieurs Christian SCAPEL et Cyril BLOCH
Par **Alexia PAPAMARGARITIS**

Année 2010-2011

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

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE

Centre de Droit Maritime et des Transports



LES VOIES FERREES PORTUAIRES



Mémoire Master II Droit du Transport Terrestre
Sous la direction de Messieurs Christian SCAPEL et Cyril BLOCH
Par **Alexia PAPAMARGARITIS**
Année 2010-2011

Remerciements

- Pour avoir eu l'honneur d'étudier au Centre de Droit Maritime et des Transports, ainsi que pour le partage de leurs savoirs, je remercie Messieurs Christian SCAPEL, Cyril BLOCH, et l'ensemble des professeurs du Centre ;
- Pour leur soutien et leur aide précieuse, Anne-Cécile NAUDIN et Marjorie VIAL.
- Je remercie également l'ensemble du Département Juridique du Port Autonome de Paris et particulièrement Monsieur Christian DE BERNIS, responsable juridique et Myriam NENNOUCHE, juriste.
- Enfin mes remerciements vont à tous ceux qui m'ont apporté une aide ponctuelle et m'ont consacré un peu de leur temps pour la réalisation de ce mémoire.

Résumé

Les avancées dans la construction communautaire, notamment en ce qui concerne la consécration du marché intérieur, la mise en place d'une politique commune des transports ainsi que les objectifs écologiques mondiaux, engendrent des mutations dans l'ensemble des Etats membres. De plus, dans des objectifs écologiques et économiques, les pouvoirs publics souhaitent développer le fret ferroviaire et les autoroutes de la mer. De nombreux rapports internes se voient alors réorganisés. C'est ainsi notamment que le statut des voies ferrées portuaires s'est vu modifié. En effet, la propriété et la gestion des voies ferrées portuaires ont été transférées par l'Etat aux ports qui deviennent alors gestionnaires d'infrastructures. Cette modification de statut a alors permis de préciser les modalités d'accès aux voies ferrées portuaires, lesquelles respectent les principes de concurrence et de sécurité.

Summary

The progress in the Community's construction, in particular with regard to the creation of the interior market, the installation of a common transport policy as well as the global ecological targets, generates changes in the whole of the Member States. Moreover, for ecological and economic reasons, the public authorities wish to develop railway freight. Many internal interactions are being reorganized. It is the case of the status of the harbor railways which was modified. Indeed, the State transferred their ownership and management to the ports which now have the responsibility to manage the infrastructures. This modification of status made it possible to specify the methods of access to the harbor railways, which follow the principles of competition and safety.

Abréviations

ARAF: Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires

DSP : délégation de service public

EF: entreprise ferroviaire

EP : embranchement particulier

EPSF: Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire

GI : gestionnaire d'infrastructure

GID : gestionnaire d'infrastructure délégué

ITE : installation terminale embranchée

OFP : opérateur ferroviaire de proximité

PPP : partenariat public/privé

RFN : réseau ferré national

RFF : Réseau Ferré de France

RTEFF : réseau transeuropéen de fret ferroviaire

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

TFUE : traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne

UE : Union Européenne

VFN : voie ferrée nationale

VFP : voie ferrée portuaire

VFQ : voie ferrée de quai

Sommaire

Bibliographie.....	86
Annexes	88

INTRODUCTION

« *Le train, l'automobile du pauvre.*

Il ne lui manque que de pouvoir aller partout. »¹

C'est notamment ce à quoi aspiraient et sont arrivés progressivement les différents acteurs ferroviaires, en ce qui concerne le transport de marchandises.

- **La naissance de l'activité de transport ferroviaire de marchandises.**

La première activité ferroviaire française, c'est-à-dire la première utilisation de transport guidé, remonte à 1827. Elle desservait une vingtaine de kilomètres entre Saint-Etienne et Andrézieux et était réalisée par des chevaux. La particularité de la première voie ferrée française se trouve dans le fait qu'elle correspondait à un complément de voies navigables et servait à des fins industrielles puisque sa fonction était de desservir, dans la Loire, des extractions de houille et d'assurer leur transport vers les sidérurgies nouvelles². Ce tronçon ferroviaire avait donc le visage de voie ferrée de quais, ancêtre des voies ferrées portuaires et constituait une révolution certaine.

Aujourd'hui, un transport ferroviaire ou guidé correspond à « *tout transport public dont les véhicules sont assujettis à suivre, sur tout ou partie de leur parcours, une trajectoire déterminée à l'exclusion des remontées mécaniques relevant des dispositions du code du tourisme et des systèmes de transport situés dans l'enceinte d'un établissement soumis aux réglementations relatives aux établissements recevant du public, aux activités foraines ou aux parcs de loisirs* ». ³

¹ Jules Renard, extrait de *son Journal*, 1905-1910

² R. Lang, *Transport ferroviaire*, Université Paul Cézanne Aix-Marseille III, 2010-2011

³ Code des transports, article L. 2000-1

L'activité ferroviaire a commencé par l'exploitation de voies ferrées par des compagnies privées sous forme de concessions accordées par l'Etat pour 99 ans. Il appartenait aux autorités étatiques de construire et d'entretenir les voies ferrées, mais seulement en ce qui concerne les voies ferrées principales. Les concessionnaires avaient alors la possibilité de construire des voies complémentaires comme des voies ferrées de quais chargées de desservir les zones portuaires. Cependant, ces voies ferrées de quais, lignes secondaires, ne faisant pas l'objet de concessions mais seulement d'autorisations préfectorales, ne répondaient à aucun statut particulier et n'étaient pas soumises aux prescriptions relatives à la concession. Les compagnies exploitant ces voies n'étaient donc soumises à aucune obligation, ce qui finalement apparut inadmissible à l'administration. C'est ainsi qu'il a été décidé que la loi relative aux voies ferrées d'intérêt local, dite loi VFIL du 11 juin 1880 serait applicable aux voies ferrées de quais bien qu'elle n'en traite pas expressément. En effet, les pouvoirs publics ont alors prévu que ces voies, étant situées sur le domaine public de l'Etat, relevaient de « *concessions spécifiques* » et étaient soumises aux dispositions applicables aux « *tramways* ». ⁴ Ainsi, lorsque les lignes situées sur les ports étaient dans le prolongement de lignes concédées, elles étaient soumises à la même prescription de concession que ces dernières. En revanche, lorsque ces voies étaient intégrées dans le port, elles faisaient l'objet d'une concession autonome.

Puis, une loi du 13 décembre 1908 est venue instituer un « *droit d'embranchement* » aux concessionnaires de l'outillage public des ports maritimes et de navigation intérieure sur les voies ferrées de quais, ce qui constitue aujourd'hui les installations terminales embranchées notamment composées d'embranchements particuliers qui sont des voies à caractère privé raccordées soit aux voies ferrées portuaires, soit au réseau ferré national, et qui sont exploitées par des entreprises commerciales implantées dans les ports, en tant que chargeurs ou destinataires. De plus cette loi posait l'obligation qu'avait l'Etat de raccorder les voies ferrées de quais à l'ensemble du réseau. Cette disposition ouvrait la voie à ce qui existe aujourd'hui sous forme de convention de raccordement entre RFF et l'autorité portuaire.

⁴ Rapport : « Mission d'expertise des conditions financières du retour sous la gestion du port autonome du Havre des voies ferrées portuaires », R. Genevois, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, 3 juin 2005

- **Une activité historiquement monopolistique.**

Puis le transport ferroviaire de fret notamment s'est développé à travers la France sur l'ensemble du réseau ferré national, constitué à l'époque par les voies ferrées dont l'Etat était en charge. Cependant, malgré le tournant que marquait la construction du chemin de fer, il semble que l'activité ferroviaire n'ait pas eu le succès escompté. En effet, il ressort qu'en raison du contexte conflictuel de 1914-1918 l'essor n'a pas pu se faire. Les entreprises s'étant lancées dans le transport ferroviaire se sont rapidement trouvées déficitaires, ce qui notamment explique le mouvement de nationalisation des chemins de fer.

Cette nationalisation a vu le jour à travers un décret-loi du 31 août 1937 qui crée en parallèle la Société nationale des chemins de fer français⁵, laquelle sera chargée du service public de construction et d'exploitation du réseau ferré national de manière exclusive. L'Etat, détenant à l'époque 51% du capital de cette société anonyme, est donc l'actionnaire majoritaire.

La SNCF deviendra par la suite un établissement public à caractère industriel et commercial⁶ mais conservera son exclusivité et son monopole quant à la circulation sur le réseau ferré national pour le transport de personnes et de marchandises, ainsi que sur les voies ferrées portuaires. Le nouveau cahier des charges de 1983 prévoit alors⁷ que « *la SNCF est tenue, à la demande du ministre des transports, d'assurer la desserte des ports maritimes et de navigation intérieure publics dans des conditions compatibles avec leur aménagement et leur bonne exploitation, les conditions en étant réglées par convention passée entre la SNCF et le port, dans des conditions définies par les ministres chargés des transports et des ports en accord avec l'établissement public.* » La SNCF est donc chargée de la gestion des circulations à la fois sur le réseau ferré national et sur les domaines publics portuaires fluviaux et maritimes.

⁵ SNCF

⁶ EPIC. Le changement de statut s'est fait par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 déc. 1982. 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.* »

⁷ Art 64

A l'époque, l'organisation des transports ferroviaires dans les différents Etats membres suivait un modèle commun, avec l'existence d'un opérateur historique. Cependant, ce monopole a été mis à mal, en ce qui concerne la circulation, avec la création du marché intérieur et l'ouverture à la concurrence, ce qui a permis le développement plus important du fret ferroviaire. La fin du monopole ne concerne que la circulation puisqu'il est maintenu pour la gestion de l'infrastructure qui relève de RFF et de la SNCF.

Le transport ferroviaire implique trois métiers :

- La gestion de l'infrastructure qui se traduit par la réalisation d'investissements pour la construction de voies et leur entretien.
- La gestion des circulations qui consiste en l'organisation du transport grâce notamment à l'attribution des sillons, ainsi qu'en la gestion des sécurités.
- Le transport lui-même c'est-à-dire la fonction de tractionnaire.

• Le développement du fret ferroviaire : l'intérêt écologique, économique et social.

Avec l'essor des grands axes autoroutiers, le chemin de fer s'est vu quelque peu dépassé par le « camionnage ». En effet, en 1974, le fret ferroviaire représentait 75 millions de tonnes-kilomètres, et plus que 40 millions en 2006.⁸

Mais les pouvoirs publics souhaitent développer le fret ferroviaire lequel constitue un mode alternatif à la route et correspond à leurs aspirations écologiques, notamment exprimées en France à travers les travaux du Grenelle de l'environnement⁹. En effet, dans une logique de protection de l'environnement, les pouvoirs publics visent à favoriser l'augmentation de l'activité des modes de transport plus « propres » que le transport routier, qu'il s'agisse du transport ferroviaire, fluvial ou maritime et ainsi diminuer de 20% les émissions de gaz à effet de serre de la France d'ici 2020.

Dans cette optique, l'Etat a mis en œuvre un plan de relance des ports qui s'est notamment traduit par la réforme portuaire de 2008¹⁰.

⁸ Revue juridique de l'économie publique n° 672, fév. 2010, « la nouvelle régulation ferroviaire » par R. Peylet

⁹ www.legrenelle-environnement.fr

¹⁰ Loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

Parallèlement, RFF et l'AFITF¹¹, dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, investissent dans la rénovation de petites lignes de fret.

Ainsi, cet engagement s'appuie sur 9 grands axes :

- la création d'un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires en France ;
- l'aide massive au développement du transport combiné ;
- le développement et la qualité du service de fret massifié au travers des trains complets ;
- la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité ;
- le développement du fret ferroviaire express grâce à l'utilisation des lignes à grande vitesse ;
- la création d'un réseau à priorité d'utilisation fret ;
- la suppression des principaux goulets d'étranglement du réseau ferré national (l'agglomération lyonnaise, l'agglomération dijonnaise et le tronçon Nîmes- Montpellier) ;
- l'amélioration de la desserte ferroviaire des grands ports français ;
- et la modernisation de la gestion des sillons.¹²

En outre, l'UE, à travers le programme Marco Polo décidé en 2003, a pour objectif d'aider les entreprises par l'octroi d'un concours financier, pour le démarrage de nouveaux services destinés à transférer une partie du trafic de fret routier vers le transport maritime à courte distance, le rail, ou la navigation intérieure. Pour cela, l'Europe vise la suppression des obstacles structurels sur le marché du fret en mettant en place un objectif d'interopérabilité, qui consiste en la suppression d'obstacles techniques et juridiques, entre les différents modes de transport et entre un même mode de transport au sein de l'UE. En effet, l'interopérabilité est l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains sur les lignes qu'il comporte en accomplissant les performances requises pour ces lignes ; cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles.¹³

Ce programme vise la promotion des autoroutes de la mer. Il s'agit alors de substituer le transport maritime à courte distance au transport routier ou le combiner avec d'autres modes

¹¹ Agence de financement des infrastructures de transport de France

¹² www.senat.fr

¹³ Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, art 30

de transport pour offrir un service de transport maritime intermodal fréquent, régulier, rapide et fiable pour un prix attractif par rapport à son équivalent sur route.

L'UE a ainsi intégrées les autoroutes de la mer dans sa politique de transports. Elles doivent notamment être développées dans 4 régions : la Mer Baltique, l'Europe de l'Ouest (Océan Atlantique-Mer du Nord-Mer d'Irlande), l'Europe du Sud-Ouest (Mer Méditerranée occidentale) et l'Europe du Sud-Est (Mer Ionienne, Adriatique et Méditerranée orientale).

La France a déjà mis en place une liaison entre le port de Nantes-Saint-Nazaire et celui de Gijón reliant ainsi la France et l'Espagne. Un second projet franco-espagnol a été retenu entre les ports de Nantes et du Havre et ceux de Vigo, et d'Algésiras.

Le développement du réseau européen des autoroutes de la mer devrait alors permettre un report de 5 à 10 % du trafic routier traversant les Alpes et les Pyrénées. Entre la France et l'Espagne, l'objectif de report est d'environ 100 000 poids-lourds par an ce qui représente 5% du trafic d'une année réalisé à l'ouest des Pyrénées.

Le transfert du transport de marchandises vers d'autres modes de transport présente encore un aspect social puisqu'il pourrait permettre la réduction du nombre d'accidents dus au transport routier.

L'intérêt de l'exploitation des voies ferrées portuaires s'inscrit dans ces logiques écologiques et économiques du développement du transport multimodal et de relance des ports maritimes et fluviaux. En effet, la compétitivité des ports français connaît un déclin depuis quelques années. L'utilisation de voies ferrées portuaires permettra alors aux entreprises privées, chargeurs ou destinataires, implantées dans un port de transporter ou faire transporter leur marchandise en empruntant les voies ferrées portuaires jusqu'au point de chargement situé sur le quai. En effet, les VFP raccordant le RFN aux ports sont donc un passage obligatoire dans la réalisation d'un transport fer/mer.

Il existe en France deux catégories de ports : les grands ports maritimes et les ports autonomes fluviaux. Ces ports ont le statut d'établissement public de l'Etat. La création des Grands Ports Maritimes résulte d'une loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. Il s'agit des ports de Rouen, Dunkerque, Le Havre, Nantes/St Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille/Fos. Les deux ports autonomes fluviaux sont Paris et Strasbourg.

Les ports ont pour mission la régulation et la police du trafic maritime dans les zones portuaires, l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires, la gestion et la valorisation du domaine portuaire, le développement de l'offre de service portuaire... Nous nous intéresserons plus particulièrement aux grands ports maritimes.

Enfin, le développement du fret ferroviaire est notamment lié au développement du transport de passagers et à la création toujours croissante de lignes à grande vitesse. En effet, cela permet la libération de sillons c'est-à-dire de créneaux horaires permettant l'utilisation du réseau par un convoi ferroviaire. Ces créneaux, ainsi libérés des trains de passagers, peuvent être exploités pour le fret sur le réseau ferré national, ce qui permettra une circulation plus importante et une desserte accrue des ports.

- **Une recherche de clarification du régime juridique des voies ferrées portuaires.**

Avec l'ouverture à la concurrence de l'activité de transporteur ferroviaire, et notamment concernant le fret ferroviaire, c'est-à-dire le transport de marchandises par chemin de fer, des réformes ont progressivement vu le jour, en vue d'une réorganisation du transport ferroviaire. Désormais, la SNCF n'a plus l'exclusivité de l'exploitation du réseau ferré national et portuaire puisqu'elle est mise en concurrence avec de nouveaux opérateurs ferroviaires. Une entreprise ferroviaire est une entreprise prestataire de service qui assure des services de transport de personnes ou de marchandises sur un réseau ferroviaire. Le décret du 19 octobre 2006 donne une définition plus précise : « *l'entreprise ferroviaire est toute personne titulaire d'une licence d'EF assurant la traction ferroviaire pour la fourniture de services de transport de marchandises ou de voyageurs* »¹⁴.

La question qui se pose alors concerne la qualification et le statut des voies ferrées portuaires.

D'une manière générale, ces voies semblent se définir par leur fonction qui serait alors de permettre que soit desservie la zone portuaire. Cependant ce critère ne suffit pas. Il semble que les voies ferrées portuaires ne soient pas définies de manière certaine. En effet, il s'avère d'une part que « *L'autorité portuaire détermine parmi les voies ferrées relevant de sa compétence celles d'entre elles ayant le caractère de voies ferrées portuaires et, sous réserve*

¹⁴ Art 9

qu'elles ne soient pas indispensables à la circulation publique, celles ayant le caractère d'installations terminales embranchées ... »¹⁵. Cette disposition énonce seulement qu'une voies ferrées portuaire n'est pas une ITE.

De plus, l'article 4 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du Code des ports maritimes précise « *à l'exception des installations terminales embranchées, ont vocation à devenir des voies ferrées portuaires les voies ferrées, ainsi que leurs équipements et accessoires, exploités par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, à l'intérieur de la circonscription des ports autonomes ou des limites administratives des autres ports, qui ne relèvent pas du réseau ferré national et qui participent à la desserte de la zone portuaire (...)* ». Cependant, la définition des voies ferrées portuaires n'est pas précise puisque leur caractérisation résultera d'un arrêté ou d'une convention de répartition qui définira quelles sont les voies incluses au réseau ferré national, et quelles sont les voies ferrées portuaires.

Ces voies, toujours dissociées du réseau ferré national mais gérées jusque-là sur le même modèle, c'est-à-dire par RFF et la SNCF, sont désormais gérées par l'autorité portuaire.

Avec le développement des voies ferrées portuaires et leur utilisation et exploitation croissante, est alors venu se poser le problème de leur statut. En effet, il semble que jusqu'à l'adoption de l'ordonnance du 2 août 2005, ces voies répondaient à un régime juridique incertain. Aujourd'hui, ce statut a évolué (partie I) et l'ordonnance de 2005 a eu comme objectif de le préciser. La construction du marché intérieur implique notamment que ces voies sont soumises au principe de libre concurrence. Cette réforme du statut des voies ferrées portuaires redéfinit alors les modalités d'accès à ces voies (partie II).

¹⁵ Code des ports maritimes, art R.411-2

Partie I- L' évolution du régime juridique des voies ferrées portuaires

Sur le modèle d'autres secteurs économiques longtemps organisés sous forme de monopoles publics, comme les télécommunications ou l'énergie, le transport ferroviaire s'est engagé à son tour dans une dynamique de libéralisation.

Les modalités d'accès aux réseaux ferrés national et portuaire, suite à l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence par l'Union Européenne sont assez strictement encadrées. En effet, les acteurs du transport ferroviaires sont tenus de respecter et d'appliquer le principe de libre concurrence en ce qui concerne la circulation sur les voies ferrées portuaires. Cette évolution amène alors l'organisation des activités au sein des Etats membres à de perpétuels changements. C'est ainsi que ce principe réorganise les modes de gestion des transports. Cette mutation aura alors une influence sur leur régime juridique, notamment en ce qui concerne les voies ferrées portuaires.

Titre 1- Un régime soumis au principe de libre concurrence

La mise en concurrence d'opérateurs ferroviaires en Europe est possible grâce à l'ouverture qu'a opérée l'UE quant à l'activité de transport guidé de marchandises. En effet, la conséquence de cette réforme et de la mise en place du marché intérieur s'illustre par un réseau ferré national et portuaire largement ouvert puisque soumis au principe de libre concurrence. Pour que ces objectifs communautaires soient alors atteints, les Etats membres doivent mettre en place une législation interne appropriée. Ainsi, la France reprend à travers ses dispositions relatives au fret ferroviaire, le principe de non-discrimination associé au principe de libre concurrence.

Chapitre 1- L'ouverture progressive du fret ferroviaire à la concurrence par l'Union Européenne

L'instauration d'une « compétition » sur le marché européen notamment, ainsi qu'en ce qui concerne la circulation sur les voies ferrées nationales et portuaires entre les différents opérateurs ferroviaires résulte tout d'abord de la mise en place du marché intérieur, objectif de marché unique de l'UE prévu dans le Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne. Les objectifs mentionnés dans ces textes sont notamment repris par les directives communautaires visant une politique commune et donc une harmonisation des législations des Etats membres et la construction et le développement du marché intérieur.

Section 1 – Les principes généraux posés par le Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne

La construction communautaire¹⁶ débute le 18 avril 1951 avec la création de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier¹⁷. Dans la France d'après-guerre, le but des pouvoirs publics est de développer des relations économiques entre la France et l'Allemagne dans un objectif général de paix. Six pays vont alors participer à la création de cette communauté en signant le traité de Paris : la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas.

Puis, le 25 mars 1957, deux traités signés à Rome instituent la Communauté Economique Européenne¹⁸ laquelle a pour objectif la mise en place d'un marché commun, ainsi que la Communauté Européenne de l'Energie Atomique¹⁹.

Le 1^{er} juillet 1968, une union douanière est instaurée entre les six Etats membres, à travers la suppression des droits de douane concernant ces Etats.

Le 14 juin 1985 sont signés les accords de Schengen, entrés en vigueur en 1995, qui prévoient la libre circulation des personnes.

¹⁶ www.vie-publique.fr

¹⁷ CECA

¹⁸ CEE

¹⁹ CEEA ou Euratom

En 1986 est adopté l'Acte Unique Européen fixant l'échéance pour la réalisation du marché intérieur au 31 décembre 1992.

Le 7 février 1992, les Etats membres signent le traité de Maastricht lequel crée l'UE et modifie la CEE et la Communauté Européenne.

Le 2 octobre 1997 marque la signature du traité d'Amsterdam modifiant le traité sur l'UE²⁰ ainsi que le traité sur la CE²¹.

Enfin, le traité de Lisbonne est signé le 13 décembre 2007 et modifie les traités déjà existant.

Toute cette construction communautaire assoit progressivement certains principes relatifs au développement du marché intérieur et d'une politique commerciale commune. Il convient alors d'étudier les différentes dispositions contenues dans le Traité sur le Fonctionnement de l'UE.

En effet, la troisième partie du TFUE est relative aux politiques et actions internes de l'UE. Ce texte pose ainsi l'objectif de construction d'un marché intérieur, un marché unique en supprimant les frontières au sein de l'Union et en instaurant le principe de libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux. Il dispose alors:

« 1. L'Union adopte les mesures destinées à établir ou assurer le fonctionnement du marché intérieur, conformément aux dispositions pertinentes des traités.

2. Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée selon les dispositions des traités. »²²

Ainsi, par exemple, la libre circulation des personnes se traduit par la mise en place de l'espace Schengen dont la plupart des Etats membres sont partie. La plupart seulement puisque le Royaume-Uni notamment n'applique pas ce principe de libre circulation des personnes et exerce un contrôle de police à ses frontières.

Sur le même modèle, la libre circulation des marchandises se traduit par l'interdiction de taxes sur les importations, ainsi que toute mesure d'effet équivalent.

²⁰ TUE

²¹ TCE

²² Art 26 TFUE, ex article 14 TCE

Enfin, la libre circulation des services se traduit notamment par la liberté d'établissement et la libre prestation de services mentionnés aux articles 49²³ et 56²⁴ du TFUE. Ainsi il est prévu : « *Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un Etat membre dans le territoire d'un autre Etat membre sont interdites...* » et que « *(...) les restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de l'Union sont interdites à l'égard des ressortissants des Etats membres établis dans un Etat membre autre que celui du destinataire de la prestation.* »

L'UE donne une définition quant aux services visés par le TFUE. Elle précise alors que les services sont des prestations fournies contre rémunération si elles ne sont pas régies par les dispositions relatives à la libre circulation des marchandises, des capitaux et des personnes, et en donne une liste non exhaustive mais précise toutefois que la catégorie des services comprend notamment :

- des activités de caractère industriel
- des activités de caractère commercial
- des activités artisanales
- les activités des professions libérales.²⁵

L'activité de transport ferroviaire semble alors entrer dans cette catégorie. C'est donc à bon droit que l'on peut considérer que ces dispositions communautaires concernent les prestations de transport.

En outre, le TFUE précise que l'UE a pour objectif une politique commune des transports²⁶. En effet, sauf dérogation accordée par le Conseil, « *... aucun des Etats membres ne peut rendre moins favorable, dans leur effet direct ou indirect à l'égard des transporteurs des autres Etats par rapport aux transporteurs nationaux, les dispositions diverses régissant la matière au 1^{er} janvier 1958 ou, pour les Etats adhérents, à la date de leur adhésion.* »

L'UE met ainsi en place une politique d'application du principe de libre concurrence et pour cela interdit les ententes et partenariats commerciaux²⁷, les abus de position dominante²⁸ ainsi que les aides d'Etat²⁹

²³ Ex art 43 TCE

²⁴ Ex art 49 TCE

²⁵ Art 57 TFUE

²⁶ Art 90 TFUE, (ex art 70 TCE)

²⁷ Art 101 TFUE, (ex art 81 TCE)

Enfin, pour mettre en place ce marché intérieur, l'Union vise un rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres.³⁰

Ces dispositions concernent d'abord les relations entre les différents Etats membres. En effet, la construction du marché intérieur condamne les pratiques anticoncurrentielles au sein de l'UE. Une entreprise commerciale située sur le territoire d'un Etat membre doit alors pouvoir exercer librement son activité sur le territoire d'un autre Etat membre. Cependant ces dispositions ne concernent pas seulement des prestataires de nationalités différentes ; on peut étendre ces principes aux relations entre les prestataires de service au sein d'un même Etat. Ainsi, ces dispositions s'appliqueront aux rapports entre les différentes entreprises ferroviaires et les prestataires gestionnaires d'infrastructure sur le territoire d'un même Etat dont ils ont la nationalité.

Les principes généraux posés par le TFUE sont alors repris dans les directives communautaires, lesquelles guident les Etats quant à la politique commerciale à mettre en place dans leur ordre juridique.

Section 2 - Une ouverture décidée à travers les directives communautaires

L'Union Européenne, avec la construction communautaire a progressivement mis en place une politique d'ouverture à la concurrence et ce dans de nombreux domaines. En effet, l'objectif de construction du marché intérieur suppose l'existence du principe de libre circulation relatif à la fois aux personnes, aux biens, aux services et aux capitaux. L'ouverture à la concurrence de l'activité de transport ferroviaire et notamment de fret ferroviaire relève de ce principe de libre circulation des services.

L'ouverture du secteur du transport à la concurrence date du Traité de Rome de 1957. En effet, son article 3 propose l'élaboration « *d'une politique commune dans le domaine des transports* ». Ce mouvement s'est poursuivi et concrétisé au début des années 1990 par l'adoption de différentes directives qui seront reprises et modifiées par la suite en vue de constituer différents « *paquets ferroviaires* ».

²⁸ Art 102 TFUE, (ex art 82 TCE)

²⁹ Art 107 TFUE, (ex art 87 TCE)

³⁰ Art 104 TFUE, (ex art 95 TCE)

Ainsi, dans sa politique européenne des transports ferroviaires, la Commission a mis en place des lignes directrices regroupées dans le Livre Blanc de 2001 sur « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* ».

- Le « premier paquet ferroviaire » adopté est appelé le paquet « infrastructure ». Il est composé de trois directives :
 - La directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires.

Cette directive prévoit l'ouverture de l'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF). De plus, elle impose la séparation de l'exploitation des services ferroviaires de l'activité de gestion de l'infrastructure ainsi que la séparation des activités de transport de voyageurs et de marchandises. Enfin, elle prévoit la création, par chaque Etat membre, d'un organisme indépendant en ce qui concerne la répartition des capacités ferroviaires, la perception des redevances d'usage de l'infrastructure ainsi que la délivrance des licences.

En prévoyant l'ouverture de l'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire, la directive, outre l'ensemble des réseaux ferrés nationaux, y inclus la desserte des ports et des points terminaux, donc des voies ferrées portuaires et des ITE. En effet, l'article 10 bis prévoit que le Réseau transeuropéen de fret ferroviaire est constitué notamment de l'accès par le réseau aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus qu'un client final ainsi qu'aux autres sites et infrastructures, y compris les lignes d'accès y menant et en provenant.

Le premier paquet ferroviaire est encore constitué de :

- La directive 2001/13/CE du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires.

Elle définit les conditions d'attribution des licences, valables sur le territoire de l'UE qui permettent la circulation sur le RTEFF.

- La directive 2001/14/CE du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

L'objet principal de cette directive est la mise en place par chaque Etat membre d'un organisme de contrôle vérifiant la bonne application du principe de libre concurrence en ce qui concerne l'accès au réseau.³¹ Cette disposition permettra la mise en place de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires.

- Le « deuxième paquet ferroviaire » procède à une ouverture plus grande du marché. En effet, ce paquet est notamment composé de :
 - La directive 2004/51/CE, modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer.

Elle étend le droit d'accès des EF à l'ensemble du réseau pour le fret ferroviaire international dès le 1^{er} janvier 2006 et à tout type de fret ferroviaire, aussi bien intérieur qu'international dès le 1^{er} janvier 2007. Ainsi, dès lors, toute entreprise étrangère respectant les principes et objectifs de sécurité mis en place par l'UE ont accès à l'ensemble du réseau ferroviaire.

Cette directive s'ajoute à :

- La directive 2004/50/CE du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel lesquelles prévoient l'ensemble des conditions juridiques et techniques que les Etats doivent mettre en place quant à l'utilisation des réseaux.
- La directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Cette directive prévoit, au sein de chaque Etat membre, la création d'une autorité nationale de sécurité, indépendante des EF et des GI, chargée de veiller à l'application de la réglementation de sécurité et de la réglementation technique en matière d'interopérabilité,

³¹ Art 30

applicables aux transports ferroviaires qui donnera naissance à l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire.

Enfin, le « troisième paquet ferroviaire » est relatif à l'ouverture à la concurrence de l'activité de transport de passagers à laquelle on ne s'intéressera pas en l'espèce. Ce paquet comprend de plus la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de trains.

Ces dispositions relatives à l'ouverture du marché à la concurrence en ce qui concerne le fret ferroviaire sont reprises par les Etats membres dans leur ordre juridique. Ainsi, ces principes sont transposés dans le droit interne français notamment.

Chapitre 2- L'application du principe de libre concurrence en droit interne français

Le respect du principe communautaire de libre concurrence en matière de transport ferroviaire est notamment transposé par la France dans son système normatif ce qui la conduit, en suivant les directives communautaires, à mettre en place des organes de régulation et de contrôle qui veillent au respect et à la bonne application de ce principe.

Section 1- La transposition du principe de libre concurrence par la France

La directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires composant partiellement le « premier paquet ferroviaire » met donc en place un objectif à atteindre : la séparation de l'exploitation des services ferroviaires de l'activité de gestion de l'infrastructure. Cette directive prévoit notamment la séparation comptable, organique ou institutionnelle.

La directive de 1991 ainsi reprise prévoit différentes possibilités de mise en place de la séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation du réseau ferré. En effet, elle

énonce : « *la présente directive vise à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité [...] par la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, la séparation comptable étant obligatoire, la séparation organique ou institutionnelle facultative* ».

L'Union européenne laisse donc les Etats membres libres d'adopter la solution qui leur convient, en matière de séparation des activités de gestion des infrastructures et de fourniture de service de transport, tout en exigeant au minimum une séparation comptable.

La France avait dans un premier temps opté pour la séparation comptable, puisque la Société nationale des chemins de fer français, depuis sa création en 1937, était seule gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré national et parallèlement prestataire de transport.

Les pouvoirs publics se sont finalement orientés vers une séparation institutionnelle en créant l'établissement public Réseau Ferré de France en 1997³², nouvellement chargé de l'infrastructure. Ainsi, avec RFF d'une part, et la SNCF d'autre part, la séparation de la gestion de l'infrastructure et de l'activité de transporteur ferroviaire devient effective dans les textes. Cependant « *afin d'assurer la sécurité des personnes et des circulations, RFF confie à la SNCF une mission de maîtrise d'œuvre pour les opérations sur le réseau en exploitation* ». ³³ On pourrait alors se poser la question de l'effectivité de cette séparation et du respect de la concurrence. Mais les activités de gestion d'infrastructure et de gestion d'exploitation étaient assurées par deux « services » distincts de la SNCF en vue de maintenir la séparation institutionnelle. En effet, la SNCF a créé en son sein la SNCF Infra, chargée du travail d'infrastructure. RFF devient donc le gestionnaire d'infrastructure, et la SNCF devient parallèlement gestionnaire d'infrastructure délégué pour le compte de RFF et assure la gestion du trafic et des circulations.³⁴

La SNCF était donc en charge de l'exploitation du réseau ferré national ainsi que des voies ferrées portuaires pour le compte de RFF. C'est notamment ce que prévoit son cahier des charges.³⁵ A cette époque, la gestion des circulations et des infrastructures sur le réseau ferré portuaire ne revenait donc pas aux ports. En ce sens, l'ordonnance du 26 décembre 2007³⁶

³² Loi n° 97/135 du 13 février 1997 « portant création de l'établissement public 'Réseau ferré de France' en vue du renouveau du transport ferroviaire ». JO n°39 du 15 février 1997

³³ Alinéa 2 de l'art 6 du décret n° 97/444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France, JO n°106 du 7 mai 1997.

³⁴ Cahier des charges de la SNCF, art 1^{er}

³⁵ Cahier des charges de la SNCF, art 1^{er}

³⁶ Art n°2

rappelle l'arrivée à échéance de la mission de gestionnaire des voies ferrées portuaires exercée par la SNCF. La gestion des circulations revenait à la SNCF, et la gestion de l'infrastructure pesait sur elle puisque la SNCF était alors gestionnaire d'infrastructure délégué pour le compte de RFF. La gestion des voies ferrées portuaires relevait également de la compétence du duo historique RFF/SNCF.

Cette séparation institutionnelle a notamment été mise en place pour assurer le respect de libre concurrence des EF concernant la circulation sur le réseau ferré national.

Plus récemment, a été mis en place un nouvel organe au sein de la SNCF : la direction de la circulation ferroviaire. Cet organe est chargé d'assurer un accès égal des EF au réseau. En effet, l'article L.2123-5 du Code des transports énonce que cette DCF doit exercer les missions de gestion du trafic et des circulations sur le RFN en « *garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination.* »

La Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF) est opérationnelle depuis le 1^{er} janvier 2010. Elle est chargée par Réseau Ferré de France :

- de produire les études techniques permettant le tracé des sillons ;
- de tracer les itinéraires empruntés par les trains depuis les gares et les postes d'aiguillage dans le respect de la sécurité ;
- d'assurer le suivi et l'ordonnancement des circulations depuis les Centres Opérationnels de Gestion des Circulations (COGC) dans le respect des règles de priorité ;
- de réaliser la veille opérationnelle sécurité, les prises de mesures conservatoires en cas d'incidents, l'élaboration de documentations d'exploitation et des règles d'exploitation particulières.³⁷

Depuis le 1^{er} janvier 2010, « horairistes », aiguilleurs, agents de circulation et régulateurs sont regroupés dans des Établissements de la circulation ferroviaire placés dans la DCF, entité indépendante au sein de la SNCF conformément à la loi.

De même, ce principe de concurrence est applicable au réseau ferré portuaire puisque l'article R.411-1 du Code des ports maritimes prévoit que « *L'autorité portuaire assure la gestion de la circulation ferroviaire sur les voies ferrées portuaires. Elle assure à ce titre l'égal accès aux voies ferrées portuaires.* »

³⁷ « Avenir du fret ferroviaire : comment sortir de l'impasse ? », www.developpement-durable.gouv.fr

Ainsi ce principe d'ouverture du marché de fret ferroviaire à la concurrence instauré par l'UE trouve application en droit interne français, qu'il s'agisse du réseau ferré national ou du réseau ferré portuaire. Il en découle alors que la circulation sur ces voies ferrées est alors permise à des acteurs ferroviaires de plus en plus nombreux. Cependant, pour assurer effectivement cet accès aux différents opérateurs ferroviaires, ont été mis en place des organes de régulation et de contrôle, chargés de s'assurer que l'accès des opérateurs aux réseaux ferrés se fait sans discrimination.

Section 2- La mise en place d'organes de régulation et de contrôle

Pour que l'ouverture à la concurrence soit réellement effective, l'UE, au cours de cette libéralisation, a posé comme objectif la création d'organes de régulation et de contrôle par chaque Etat membre. Ces organes ont notamment pour mission de contrôler le respect des conditions d'accès au réseau. Ils sont, de plus, en charge de contrôler que cet accès est exercé de façon non discriminatoire.

➤ L'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire

La directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires³⁸ pose comme objectif la création, par chaque Etat membre, d'un établissement indépendant, chargé de contrôler la mise en place et l'application des dispositions relatives à la sécurité et à l'interopérabilité.

Cet établissement doit suivre le schéma d'une autorité nationale de sécurité et d'un organisme permanent d'enquête sur les accidents. Cette exigence donnera naissance à l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire créé par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports³⁹.

³⁸ Modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

³⁹ Art 1 : « il est créé, à compter du 1^{er} janvier 2006, un établissement public de l'Etat dénommé 'Etablissement public de sécurité ferroviaire'.

Avec la création du Code des transports, les dispositions relatives à cet établissement sont reprises aux articles L.2221-1 et suivants énonçant notamment que l'EPSF veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires.

Sa création répond à la nécessité, pour l'État, de disposer d'un organisme titulaire de toutes les compétences nécessaires en matière de sécurité ferroviaire tout en étant indépendant des opérateurs ferroviaires. Il est chargé de délivrer un certain nombre d'autorisations et de s'assurer, au moyen de contrôles, le respect des exigences réglementaires, en garantissant à tous les opérateurs une égalité de traitement.

L'EPSF est donc un acteur important de l'ouverture des réseaux ferroviaires et de la construction du marché commun puisqu'il veille notamment à l'application du principe de non-discrimination entre les entreprises ainsi qu'à la mise en place d'une réglementation technique européenne commune. Il doit ainsi garantir l'homogénéité des conditions techniques et de sécurité de l'exploitation et contribue à l'interopérabilité des réseaux européens.

La mission de l'EPSF s'exerce principalement en amont de l'activité ferroviaire puisqu'il est chargé notamment de délivrer des habilitations quant aux circulations. Elle est clarifiée par le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.⁴⁰

Le champ de compétence de l'EPSF englobe les voies ferrées portuaires puisque ses missions sont reprises par le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire qui prévoit dans son article 1^{er} que les voies ferrées portuaires sont incluses dans son champ d'application. L'EPSF est donc également compétent en ce qui concerne le contrôle de la sécurité et de l'interopérabilité sur les voies ferrées portuaires.

Cet établissement vient remplacer l'Etat quant à la mission de contrôle qu'il exerçait auparavant, à travers le ministre chargé des transports.

Cet établissement public veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparable dont la liste est fixée par décret. Il est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'en assurer le suivi et le contrôle. »

⁴⁰ Modifié par le décret n°2010-814 du 13 juillet 2010

L'EPSF exerce son activité en amont de l'activité de transport ferroviaire en délivrant notamment toute sorte d'habilitations et d'autorisations. L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires quant à elle exercera à la fois une mission préventive et répressive.

➤ L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires

L'ARAF a été créée par 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 : *« l'ARAF est une autorité publique indépendante dotée de la personnalité morale, qui concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. »*⁴¹ A ce titre, *« Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les EF n'entravent pas le développement de la concurrence. Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute réglementation. Elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées soient accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques (...) »*

L'ARAF pourra ainsi émettre des avis concernant la réglementation relative au fonctionnement du secteur ferroviaire et notamment sur :

- les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferroviaire, à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire ;
- les documents de référence des réseaux qui rassemblent l'ensemble des règles économiques, techniques et administratives pour l'accès aux différents réseaux ;
- les redevances d'infrastructure acquittées par les entreprises ferroviaires pour utiliser le réseau ferroviaire ; ces redevances ne peuvent entrer en vigueur qu'après un avis

⁴¹ Art 11

conforme de l'ARAF au regard des principes et des règles de tarification tels qu'ils résultent notamment de la législation ...⁴²

L'ARAF peut encore connaître des éventuelles réclamations formulées contre l'EPSF qui n'aurait pas exercé ses fonctions dans le respect de la concurrence.

L'ARAF possède donc à la fois un pouvoir d'investigation et de sanction et devra régler les différends qui peuvent survenir quant à l'accès au réseau ferroviaire. Elle peut soit se saisir d'office, soit agir à la demande de tout autre personne concernée et ayant intérêt à agir, comme une autorité administrative compétente, une organisation professionnelle, un gestionnaire d'infrastructure, une entreprise ferroviaire...⁴³

Concernant son pouvoir d'investigation, l'ARAF a un droit de regard sur la comptabilité et sur les informations économiques, financières et sociales nécessaires relatives aux acteurs ferroviaires (GI, EF...)⁴⁴.

En cas de manquement constaté, l'ARAF met en demeure le contrevenant de régulariser sa situation. S'il ne le fait pas, l'ARAF pourra alors prononcer des sanctions comme une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire pour une durée maximale d'un an, ou une sanction pécuniaire.

Le décret de 2006 mentionné ci-dessus prévoit que l'ARAF est compétente pour connaître des affaires concernant la circulation sur les voies ferrées portuaires.

L'ARAF succède à la Mission de Contrôle des Activités ferroviaires créée par un décret du 7 mars 2003 et qui exerçait davantage une mission d'observation et d'instruction qu'un réel pouvoir décisionnel et de sanction.⁴⁵

Enfin, l'ARAF exerce sa mission sur le modèle de l'Autorité de la concurrence. En effet, cette dernière a également pour but de lutter contre les pratiques anticoncurrentielles, en mettant en place notamment des mesures conservatoires, des injonctions de cesser ces pratiques et en adoptant des sanctions pécuniaires

⁴² www.regulation-ferroviaire.fr

⁴³ Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, art 17

⁴⁴ Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, art 22

⁴⁵ Rapport d'activité de la MCAF 2004-2005. www.lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr

Cependant, il semble que l'autorité de la concurrence ne soit plus compétente pour connaître des contentieux relatifs aux transports puisqu'une autorité spécialisée a été mise en place.

Titre 2- Le statut des voies ferrées portuaires

Les changements économiques résultant des objectifs communautaires de réalisation d'un marché unique notamment, et donc de l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence, mènent progressivement à une réorganisation de la politique économique des transports dans les différents Etats européens. Ainsi, en France notamment, ces différents changements ont conduit à une réorganisation de l'exploitation des voies ferrées portuaires, laquelle s'illustre alors par la révision de leur statut qui a mené au transfert de leur propriété au port. Cette propriété était jusqu'alors incertaine. Cette situation mène ensuite l'autorité portuaire à déléguer certaines compétences à un gestionnaire d'infrastructure délégué par le biais de contrats publics.

Chapitre 1- Le transfert de la gestion des voies ferrées portuaires aux ports

Le transfert opéré par l'ordonnance du 2 août 2005 attribue de nouvelles compétences aux ports, dont celle de gestionnaire d'infrastructure que les autorités portuaires seront le plus souvent amenées à déléguer à des prestataires de service extérieurs.

Section 1- La nouvelle mission des ports

En remontant au commencement de l'exploitation du chemin de fer, on constate que le Bulletin des Lois de la République française n° 1571 intègre notamment dans le budget de l'Etat l'établissement des voies ferrées sur les quais du port de Marseille⁴⁶. Il semble alors ressortir notamment de ce texte que les voies ferrées portuaires, anciennement voies ferrées de quais étaient construites et gérées par l'Etat, alors qu'aux toutes premières origines du

⁴⁶ Loi concernant la régulation du décret rendu le 24 décembre 1892, portant ouverture par le Ministre des travaux publics d'un crédit supplémentaire au titre du budget annexe des chemins de fer de l'Etat, du 23 juin 1893, www.books.google.fr

transport ferroviaire, l'Etat n'était chargé que de la construction des voies ferrées principales, constituant les voies d'intérêt général⁴⁷.

Puis, de nouveau, lors de la création de la SNCF en 1937, et parallèlement, de la nationalisation de l'activité de transport ferroviaire, il revenait à l'Etat, par le biais de la SNCF de construire les voies ferrées et de se charger de la gestion et de la circulation et de l'infrastructure sur le réseau ferré national, ainsi que sur les voies ferrées portuaires. Puis, le législateur a créé l'établissement public Réseau Ferré de France en 1997 qui a alors endossé la qualité de gestionnaire d'infrastructure pour le compte de l'Etat. Cependant, RFF n'exerçait pas seul cette mission puisque la SNCF s'est vu ensuite chargée de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure du RFN ainsi que sur les VFP pour le compte de RFF.

Mais déjà à l'époque et jusqu'à l'adoption de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005, le régime juridique des voies ferrées portuaires était incertain. En effet, bien que les voies ferrées portuaires aient de tout temps été dissociées du réseau ferré national, pas en ce qui concerne sa gestion mais son statut, il s'avère pourtant que les réglementations relatives à ces deux réseaux n'étaient pas explicitement distinctes. En effet, la réglementation relative au RFN était posée de manière certaine. Cependant, il semble que les voies ferrées portuaires ou voies ferrées de quais n'étaient pas soumises à une réglementation strictement établie bien qu'il soit de principe que ces voies faisaient l'objet d'une réglementation particulière. Il apparaissait que des dispositions précises relatives à leur gestion et exploitation étaient éparpillées et donc que leur régime juridique n'était pas clair.

Ainsi, il s'avérait que *« les voies ferrées des quais des ports font l'objet de mesures spécifiques car elles sont installées sur le domaine public portuaire, elles ne font pas partie du réseau ferré national géré (à l'époque) par la SNCF. »*⁴⁸

La réglementation applicable aux « voies ferrées des quais des ports » était donc confuse. Elle se limitait à certaines dispositions insérées dans :

- le Livre IV du Code des Ports Maritimes (Parties législative et réglementaire) relatif aux « Voies Ferrées des Quais des Ports », faisant référence à la loi du 31 juillet

⁴⁷ V. supra « introduction »

⁴⁸ Rép. min. n° 3293 : JO Sénat Q, 25 mai 1989, p. 803, JurisClasseur Administratif > Fasc. 408-50 : Ports Maritimes

1913⁴⁹ (loi VFIL, abrogée en 1979) et reprend certaines dispositions d'un décret du 4 mars 1935 fixant le régime de ces voies ;

- Le cahier des charges de la SNCF approuvé par décret n° 83-817 du 13 septembre 1983⁵⁰ et modifié en 1999 à la suite de la création de RFF qui indique: « *La SNCF est tenue, à la demande du ministre chargé des transports, d'assurer la desserte des ports maritimes et de navigation intérieure publics dans des conditions compatibles avec leur aménagement et leur bonne exploitation.* »⁵¹
- L'arrêté du 30 mars 1988 fixant les conditions relatives aux conventions à passer entre la SNCF et les ports pour l'établissement et la gestion des voies ferrées de quai. Ce texte concerne notamment le mode de financement de la construction de ces voies. En effet, il semble que la SNCF reste le maître d'œuvre en ce qui concerne cette construction, mais que celle-ci est financée à la fois par la SNCF et par l'autorité portuaire et non plus uniquement par la SNCF.
- Le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF, qui traduit dans les faits, pour les chemins de fer communautaires, le principe de la séparation de la fonction de gestion de l'infrastructure et de la fonction d'exploitation des services de transport de marchandises et de voyageurs, assurées jusqu'ici par la seule SNCF.
- Le décret n° 2003-194 relatif à l'utilisation du réseau ferré national et prévoyant notamment la gestion de l'interface entre le RFN et les voies ferrées portuaires.

Ces textes ne semblent cependant pas suffire pour fixer un cadre réglementaire et un régime juridique certain concernant les voies ferrées portuaires.

Il apparaît alors que cette situation était source d'insécurité juridique⁵².

⁴⁹ Remplace la loi VFIL du 11 juin 1980

⁵⁰ Art 64

⁵¹ Conseil Général des Ponts et Chaussées, Affaire n° 2005-0037-01 , « Mission d'expertise des conditions financières du retour sous la gestion du port autonome du Havre des voies ferrées portuaires » , par René Genevois, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

⁵² R.Rézenthel, JMM, 19 août 2005, p.8, « La réforme du régime des voies ferrées portuaires »

Ainsi la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales prévoit que pourront être prises, un an après sa publication, par ordonnance, les mesures nécessaires « à l'actualisation des dispositions relatives aux voies ferrées portuaires. »⁵³

L'ordonnance de 2005 vient alors en partie remédier à cette situation en clarifiant le régime juridique des voies ferrées portuaires en prévoyant notamment de manière explicite les nouvelles compétences des ports. En effet, désormais, « l'autorité portuaire est habilitée à construire et à gérer des voies ferrées à l'intérieur de la circonscription du port pour les ports autonomes ou à l'intérieur de leurs limites administratives pour les autres ports... »⁵⁴. La construction et la gestion des voies ferrées portuaires est désormais de la compétence des ports. L'autorité portuaire devient alors notamment gestionnaire d'infrastructure sur les voies ferrées portuaires.⁵⁵

Le gestionnaire d'infrastructure a pour mission la construction et la maintenance des voies ferrées sur le domaine portuaire. Pour l'UE, un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire est une entreprise, le plus souvent publique, indépendante de celles chargées d'exploiter les services de transport. Elle est chargée de gérer un réseau ferroviaire, dont elle est généralement propriétaire, en assurant :

- la construction des lignes et des gares ou installations terminales nécessaires à l'exploitation des services, y compris l'alimentation électrique, l'approvisionnement en carburant et les systèmes de télécommunications ;
- l'entretien et la maintenance de ces installations ;
- la gestion des circulations ferroviaires de manière à garantir la sécurité et la régularité de l'exploitation assurée par des entreprises ferroviaires.

Le gestionnaire des circulations, quant à lui, gère la composition des trains. Il est chargé de l'aiguillage ainsi que de la gestion des sillons c'est-à-dire l'attribution des capacités.

Jusqu'alors, ces missions revenaient au duo formé par RFF et la SNCF (en tant que gestionnaire d'infrastructure).

⁵³ Art 31-3

⁵⁴ Code des ports maritimes, art. L.411-2

⁵⁵ Code des ports maritimes, art. R.411-1

Cependant bien que RFF ne soit plus compétent en ce qui concerne la gestion des infrastructures sur les voies ferrées portuaires, il reste présent. La construction d'une nouvelle voie ferrée sur un domaine portuaire est soumise à l'approbation de RFF puisqu'il lui revient de procéder au raccordement du RFP au RFN. D'autre part, il revient à RFF d'attribuer les capacités aux entreprises ferroviaires désireuses de desservir ce port qui pour y arriver devront emprunter le réseau ferré national. Il serait en effet inopportun de procéder à la construction d'une voie ferrée portuaire, alors même que la circulation jusqu'au port serait impossible puisque le RFN impraticable en cas d'absence d'attribution de sillons par RFF. Le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF prévoit en ce sens que « *Toute modification des conditions d'accès aux voies ferrées portuaires des ports maritimes et de navigation intérieure est soumise par RFF à l'approbation des ministres chargés des transports et des ports.* »

En outre, bien qu'une frontière entre le domaine public portuaire et le RFN soit définie, elle n'est pas hermétique puisqu'il arrive que des installations appartenant à RFF soient situées sur le domaine public portuaire. RFF pourra alors intervenir sur ce territoire. Ainsi, il sera possible qu'une autorité intervienne sur le domaine de l'autre pour des questions pratiques et notamment si certaines installations lui appartiennent. A titre d'exemple, RFF continuera à intervenir sur les ports pour tout ce qui concerne les raccordements électriques, puisqu'il n'est pas prêt à transférer cette compétence aux autorités portuaires.

La possibilité de clarification du régime des voies ferrées portuaires s'explique notamment par le transfert de la propriété des voies ferrées et installations portuaires aux ports par l'Etat. De plus, l'ordonnance de 2005⁵⁶ et donc le Code des ports maritimes rappellent que « *les terrains d'assiette des voies ferrées portuaires sont intégrés dans le domaine public maritime ou fluvial affecté au port* ». Le Code général de la propriété des personnes publiques définit d'une manière générale le domaine public immobilier⁵⁷ : le domaine public d'une personne publique est constitué des biens lui appartenant qui sont soit affectés à l'usage direct du public, soit affectés à un service public pourvu qu'en ce cas ils fassent l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public. Le domaine

⁵⁶ Art 5

⁵⁷ Art L.211-1

public maritime général est alors composé du domaine public naturel⁵⁸ et du domaine public artificiel⁵⁹.

Cette réforme permet alors au port d'être propriétaire des terrains du domaine portuaire, ainsi que des infrastructures ferroviaires situées sur son domaine.

Le transfert des voies ferrées portuaires au domaine public portuaire conduit les ports à exercer une nouvelle mission qu'ils ne connaissent pas jusqu'alors. C'est pourquoi, ils auront tendance à la déléguer en faisant appel à des gestionnaires d'infrastructure.

Section 2- Les ports à la recherche de gestionnaires d'infrastructure délégués

Pour que la circulation ferroviaire soit possible dans les ports, ceux-ci ont besoin que des voies soient établies et par la suite entretenues, et la gestion des circulations effectuée. Ces missions relèvent du gestionnaire d'infrastructure. Jusqu'alors, RFF était gestionnaire d'infrastructure des voies ferrées portuaires, et la SNCF était son gestionnaire d'infrastructure délégué⁶⁰. En effet, la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire prévoit que *« Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France. Il la rémunère à cet effet. Cependant, pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion. »*

Il semble alors que la SNCF détienne le monopole en ce qui concerne le réseau ferré national, mais pas pour la gestion du réseau ferré portuaire, bien que RFF n'ait pas fait appel à une autre entreprise.

Désormais, avec la réforme de 2005, les ports deviennent responsables de cette mission.

⁵⁸ Art L.2111-4

⁵⁹ Art L.2111-6

⁶⁰ A noter que ce schéma est toujours d'actualité en ce qui concerne le RFN

Cependant, pour pouvoir être réellement gestionnaire d'infrastructure, les ports doivent satisfaire à certaines conditions. En effet, le Règlement de Sécurité et d'Exploitation du port doit être approuvé par l'EPSF. C'est ce que prévoit le législateur en posant explicitement cette condition : « *L'autorité portuaire établit, après consultation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, un règlement de sécurité de l'exploitation des voies ferrées portuaires qui précise les mesures d'exploitation applicables. Ce règlement est soumis à l'approbation de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ; cette approbation est valable pour une durée maximale de cinq ans.* »⁶¹

Les autorités portuaires se voient donc désormais chargées d'une activité qui revenait à RFF et à la SNCF, activité qu'elles ne connaissaient pas jusqu'alors, tant en ce qui concerne la gestion des circulations que la gestion de l'infrastructure. De plus, elles n'ont pas de personnel en mesure d'effectuer cette activité et ne semblent pas avoir comme projet une réorganisation de toute la vie portuaire. C'est pourquoi, les ports, bien que juridiquement habilités à exercer cette mission eux-mêmes, sont amenés à faire appel à des prestataires de service extérieurs pour réaliser cette activité de gestionnaire d'infrastructure et des circulations.

En effet, l'ordonnance du 2 août 2005 prévoit ces deux possibilités puisqu'elle dispose que l'autorité portuaire peut assurer elle-même l'entretien et la gestion de ses voies ferrées portuaires ou « *confie ces tâches à un tiers* »⁶² par le biais d'un marché public, d'une délégation de service public ou d'un partenariat public/privé.

Ces tiers seront le plus souvent des entreprises ferroviaires ou des opérateurs ferroviaires de proximité⁶³ qui pourront exercer à la fois ces deux missions c'est-à-dire qui pourront avoir une double casquette : celle de gestionnaire de l'infrastructure et celle de gestionnaire des circulations.

- Ainsi, le Grand Port Maritime de Marseille a fait appel à plusieurs sociétés. Le 4 mai 2010, le contrat de gestion, maintenance et ingénierie des infrastructures ferroviaires du GPMM a été attribué au groupement VFLI-ETF-RDT13-Inexia, avec VFLI comme mandataire.

⁶¹ Code des ports maritimes, art R. 411-6

⁶² Art 6

⁶³ V. infra p. 44 : « section 2: l'ouverture du réseau à de nouveaux opérateurs : l'émergence des OFP »

VFLI garantit alors la gestion des circulations de l'ensemble des Entreprises Ferroviaires opérant sur le GPMM, en assurant les fonctions d'agent de circulation sur le bassin ouest dans les postes d'aiguillage du môle minéralier, de Fos Gravelleau ainsi que la gestion des manœuvres sur le bassin est.⁶⁴

- De la même façon, Eurotunnel a remporté l'appel d'offres lancé par le grand port maritime de Dunkerque pour l'exploitation et la maintenance de son réseau ferroviaire. Soit 200 km de voies, sept faisceaux, et cinq postes d'aiguillage. Eurotunnel remplace ainsi la SNCF (qui n'était pas candidate) dans sa fonction de gestionnaire d'infrastructure délégué.⁶⁵

Cependant, l'ordonnance de 2005 prévoit que la SNCF peut demeurer gestionnaire d'infrastructure d'un réseau ferrée portuaire en attendant que le port ait pris les mesures nécessaires quant à l'organisation de sa nouvelle mission.⁶⁶ Les autorités portuaires ont alors le temps de s'adapter à la nouvelle organisation de leur activité.

Enfin, la délégation de ses nouvelles compétences à un GI par le port peut engendrer des difficultés. En effet, il semble que le niveau de délégation puisse être différent selon les ports⁶⁷. Ainsi, la réglementation relative à la circulation sur les voies ferrées portuaires sera différente d'un port à l'autre en fonction de son organisation, de ses besoins et en fonction du niveau de délégation de la gestion de ses infrastructures et de ses circulations. C'est alors une réglementation au cas par cas qui sera appliquée, bien qu'elle suive les exigences générales des dispositions nationales, ainsi que les objectifs communautaires concernant le niveau de sécurité à atteindre et une circulation en concurrence. La circulation et l'accès aux réseaux ferrés portuaires ne répondront donc pas à des réglementations figées. Le problème sera alors d'appliquer ces réglementations, ainsi que de définir l'organisation et les procédés de circulation sur chaque zone portuaire.

Progressivement, la gestion et l'exploitation des voies ferrées portuaires prennent une nouvelle orientation. La nouvelle mission de gestion d'infrastructure dévolue aux ports les

⁶⁴ www.vfli.fr, « notre actualité »

⁶⁵ JMM 22/01/2010, « Dunkerque : le port confie ses voies ferrées à Eurotunnel », A. Simoneau

⁶⁶ Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du Code des ports maritimes, art 6

⁶⁷ Entretien avec G. Debray, responsable maintenance, RDT 13

amène à se décharger de cette activité et à faire appel à un gestionnaire d'infrastructure délégué, prestataire de service extérieur. Cette réalité nous conduit alors à étudier à travers quel procédé cette délégation sera effectuée, c'est-à-dire quels types de contrats pourront conclure les autorités portuaires avec leur gestionnaire d'infrastructure.

Chapitre 2- La gestion contractuelle des voies ferrées portuaires

Le code des ports maritimes, dans sa version antérieure, prévoyait que : *« Conformément à l'article 46 de la loi du 31 juillet 1913 modifiée, les voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes, lorsqu'elles n'ont pas le caractère d'embranchements particuliers, sont soumises, au point de vue de la concession et du régime financier, aux mêmes règles que les lignes d'intérêt général ou d'intérêt local dont elles sont les annexes. »*⁶⁸

De plus, il prévoyait, à l'article L421-1 abrogé par l'ordonnance du 2 août 2005 que *« Lorsque les voies ferrées établies sur les quais d'un port maritime ne constituent pas une dépendance des lignes aboutissant à ce port, elles sont établies ou concédées par l'Etat... »*

Aujourd'hui, les voies ferrées portuaires ne font plus directement l'objet de concessions par l'Etat puisqu'elles sont incluses dans le domaine public portuaire. Les autorités portuaires seront alors elles-mêmes compétentes pour passer des contrats en vue de déléguer la gestion des infrastructures ferroviaires portuaires.

Section 1- Les différents contrats envisageables quant à la délégation de leur mission de gestionnaire d'infrastructure par les ports

L'ordonnance du 2 août 2005 prévoit trois types de contrats pouvant être conclus entre une autorité portuaire et un gestionnaire d'infrastructure en vue de la délégation de leur compétence par les ports en ce qui concerne la gestion des voies ferrées portuaires. En effet, elle dispose que : *« jusqu'à ce que l'autorité portuaire soit en mesure d'assurer elle-même l'entretien et la gestion de ses voies ferrées portuaires ou confie ces tâches à un tiers dans le*

⁶⁸ Code des ports maritimes, ancien art L.411-1

cadre d'un marché public, d'une délégation de service public ou d'un contrat de partenariat et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2010, la SNCF continue à exercer cette mission selon les modalités définies par la convention ou l'arrêté de répartition...⁶⁹».

Ainsi, le législateur prévoit que l'autorité portuaire peut faire exécuter sa mission de gestionnaire d'infrastructure à un prestataire de service par le biais soit d'un marché public, d'une délégation de service public ou encore d'un contrat de partenariat public/privé.

➤ Le marché public

La notion de marché public est introduite dans le TCE par le traité de Maastricht qui prévoit l'ouverture des marchés publics nationaux⁷⁰. Cette ouverture découle principalement des principes de libre prestation de services et d'interdiction des restrictions quantitatives à l'importation ainsi qu'aux mesures d'effet équivalent. En effet, au milieu des années 1980, la Commission européenne, à travers son Livre Blanc, dénonce l'absence d'ouverture des marchés publics, obstacle à la libre circulation.

La directive 2004/18 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services reprend cette notion et définit les marchés publics comme étant des contrats à titre onéreux conclus par écrit entre un ou plusieurs opérateurs économiques et un ou plusieurs pouvoirs adjudicateurs et ayant pour objet l'exécution de travaux, la fourniture de produits ou la prestation de services au sens de la présente directive.⁷¹

La notion de marché public, en droit interne français, a été d'abord reprise par la loi MURCEF du 11 décembre 2001, puis définie par l'article 1^{er} du Code des marchés publics : *« Les marchés publics sont les contrats conclus à titre onéreux entre les pouvoirs adjudicateurs définis à l'article 2⁷² et des opérateurs économiques publics ou privés, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services. »* En d'autres termes, c'est un contrat par lequel l'administration se procure des fournitures, des services, la réalisation de travaux en contrepartie d'un prix.

⁶⁹ Art 6

⁷⁰ Jurisclasseur administratif, fasc. 621, Droit communautaire des marchés publics

⁷¹ Art 1^{er}

⁷² *« Les pouvoirs adjudicateurs soumis au présent code sont : 1° L'Etat et ses établissements publics autres que ceux ayant un caractère industriel et commercial, 2° Les collectivités territoriales et les établissements publics locaux. »*

Le marché public semble alors être caractérisé à travers les parties au marché, l'objet du marché ainsi qu'au mode de rémunération de la prestation objet du marché. Cependant, les définitions communautaire et interne semblent différentes en ce sens que la commission européenne paraît consacrer une conception plus large de la notion de marché public. Dans tous les cas, ces définitions posent le caractère onéreux du contrat comme caractéristique du marché public, l'administration rémunérant en totalité le service du prestataire. De plus, il s'agit d'un contrat passé entre deux personnes publiques ou une personne publique et une personne privée.

*« Les marchés publics de services sont les marchés conclus avec des prestataires de services qui ont pour objet la réalisation de prestations de services. »*⁷³ Or la prestation demandée par l'autorité portuaire au gestionnaire d'infrastructure est une prestation de service de gestion des voies. Donc, le contrat conclu entre l'autorité portuaire et le gestionnaire d'infrastructure sera un marché public de services. Cependant, il pourra s'agir d'un contrat de fourniture de travaux dans l'hypothèse où le port délèguerait la construction de nouvelles voies ferrées sur son domaine à des prestataires extérieurs. Quoi qu'il en soit, la passation de ce marché devra suivre des règles de publicité et de transparence, en vue d'un accès en concurrence⁷⁴, ce que prévoient les textes communautaires et prévoyait déjà l'article 1^{er} de l'ordonnance du 4 décembre 1836 : *« tous les marchés au nom de l'Etat seront fait avec concurrence et publication. »*⁷⁵

➤ La délégation de service public

Dans la délégation de sa mission de gestion d'infrastructure, le port peut également avoir recours à la délégation de service public. Cette notion a été consacrée dans la loi Sapin.⁷⁶ Elle est définie par l'article L.1411-1 du Code général des collectivités territoriales qui énonce : *« Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire*

⁷³ Code des marchés publics, art 1

⁷⁴ Directive 2004/18/CE du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services, art 35 et suivants

⁷⁵ Droit des contrats administratifs, L.Richier, L.G.D.J, 3^{ème} ed.

⁷⁶ Loi n° 93-122 du 29 janvier 1993

public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service... »

La délégation de service public suppose alors d'une part l'exercice d'une activité de service public. De plus, les modalités de rémunération sont devenues un critère de qualification de cette convention. Ainsi, le Conseil d'Etat admet que dès lors que la rémunération du cocontractant n'est pas assurée substantiellement par les résultats de l'activité, le contrat conclu doit être considéré comme un marché public et non comme une délégation de service public.⁷⁷ Il semble alors qu'une activité résultant d'une délégation de service public puisse être à la fois financée par la personne publique faisant appel au délégataire ainsi que par les recettes de l'activité⁷⁸. A l'opposé, la loi Sapin n'opérait pas de distinction en fonction de la rémunération puisqu'elle posait le principe selon lequel la délégation de service public englobait tous les cas où l'exécution du service était confiée à un tiers quel que soit son statut et son mode de rémunération.

Les principales formes de délégation de service public sont ⁷⁹:

- L'affermage et la concession : la collectivité cesse de gérer le service et de rémunérer le concessionnaire ou le fermier, mais elle conserve le contrôle de la gestion dans la continuité du service public. Cependant, dans le contrat de concession, le concessionnaire peut réaliser des travaux pour exercer son activité, alors que le fermier n'aura pas d'investissement à faire, lequel aura déjà été réalisé par la collectivité.
- La régie intéressée : la collectivité finance elle-même l'établissement du service mais en confie la gestion à une personne privée qu'elle rémunère.
- La gérance : le gérant se voit octroyer une rémunération forfaitaire alors que l'administration perçoit les bénéfices et assume les déficits.

⁷⁷ CE, 15 avr. 1996 Préfet des Bouches du Rhône contre commune de Lambesc

⁷⁸ CE 7 juin 1999, syndicat mixte traitement ordures ménagères centre ouest Seine-et-Marnais

⁷⁹ Droit des contrats administratifs, L.Richier, L.G.D.J, 3ème ed.

➤ Le contrat de partenariat

Enfin, l'ordonnance du 2 août 2005 prévoit que l'autorité portuaire peut recourir à un contrat de partenariat. Ce contrat est créé et défini par l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 relative à ces mêmes conventions, qui prévoit notamment dans son article 1^{er} que :

« Le contrat de partenariat est un contrat administratif par lequel l'Etat ou un établissement public de l'Etat confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, une mission globale ayant pour objet la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public, ainsi que tout ou partie de leur financement à l'exception de toute participation au capital.

Il peut également avoir pour objet tout ou partie de la conception de ces ouvrages, équipements ou biens immatériels ainsi que des prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée. »

Cette même disposition prévoit que le cocontractant est rémunéré par la personne publique pendant la durée du contrat, ainsi qu'éventuellement par les recettes de son activité. On peut alors éventuellement rapprocher sur ce point le contrat de partenariat et la délégation de service public. Il semble alors que la délégation de service public puisse être considérée par certains comme entrant dans le champ du PPP.

Cependant, on ne retrouve pas cette ressemblance entre le PPP et le marché public. En effet, ces contrats sont distincts puisque le contrat de partenariat implique une prise en charge totale, par le cocontractant, de la réalisation et de l'exploitation de l'ouvrage, objet du contrat, contrairement au marché public. De plus la distinction se fait par rapport à la maîtrise d'ouvrage. En effet, dans un contrat de partenariat c'est le cocontractant de la personne publique qui exerce la fonction de maître d'œuvre alors que dans un marché public c'est l'administration qui exerce cette fonction.

Une fois les contrats publics auxquels peuvent avoir recours les autorités portuaires en vue de déléguer la gestion des voies ferrées portuaires à un sous-traitant identifié, il convient d'étudier quel contrat sera susceptible d'être retenu pour gérer ces relations.

Section 2- Le choix réfléchi du contrat

Le choix du contrat implique une comparaison entre les contrats de marché public, de délégation de service public et de partenariat. Ainsi, cette décision se prendra notamment relativement au mode de rémunération de l'activité, sa durée, son financement ou encore le niveau de délégation envisagé. En effet, chaque contrat comportera des avantages au regard des besoins de la personne publique. L'administration délégante doit alors procéder à ce choix selon ses projets.

L'administration se prononcera notamment en fonction du **financement** de l'activité. En ce sens, la question se pose de savoir si la personne publique délégante compte financer en partie l'activité du cocontractant ou si au contraire, tout le financement reste à la charge de celui-ci. Ainsi, dans un marché public, le financement sera à la charge de l'administration, alors que pour la délégation de service public, il sera assumé en totalité par le prestataire de service.

Le critère qui pourra encore être retenu sera celui de la **rémunération**. En effet, si l'administration vise à financer elle-même le projet qu'elle délègue, en totalité ou en partie, elle pourra opter soit pour la conclusion d'un marché public soit pour un contrat de partenariat, contrat dans lequel le financement est principalement effectué par la collectivité publique. En revanche, concernant la délégation de service public, la rémunération du cocontractant public ou privé se fait par les recettes de l'activité exercée.

Dans le marché public, le délégataire n'aura pas à supporter les **risques liés à la performance**. En effet, sa rémunération n'en dépend pas puisqu'elle est intégralement à la charge de l'administration, contrairement aux autres modes de gestion.

L'administration se souciera encore du **niveau de délégation de l'activité**. En effet, il semble que la DSP suppose que la gestion du service soit confiée en totalité au cocontractant alors que le marché public implique que le cocontractant n'assure que des prestations de service.

Enfin, dans le choix de la délégation de sa mission, la personne publique pourra prendre en compte le **temps** pendant lequel elle souhaite se défaire de cette activité. Le marché public sera alors adapté dans la perspective d'une délégation à courte durée, alors que le contrat de partenariat et la délégation de service public seront plus appropriés pour le long terme.

Ainsi, le Port autonome de Paris aura recours à un contrat de marché public pour la délégation de sa mission de gestionnaire d'infrastructures puisqu'il a émis un appel d'offre qui se clôturera dans le courant du mois de septembre 2011.

MARCHE PUBLIC	CONTRAT DE PARTENARIAT	DELEGATION DE SERVICE PUBLIC
<ul style="list-style-type: none"> • objet monofonctionnel • généralement courte durée 	<ul style="list-style-type: none"> • objet multifonctionnel • longue durée 	<ul style="list-style-type: none"> • objet multifonctionnel • longue durée
<ul style="list-style-type: none"> • pas de préfinancement privé • marchés successifs • service rendu à l'administration • paiement public 	<ul style="list-style-type: none"> • préfinancement privé: conception / construction, maintenance et gestion, et/ou exploitation de l'ouvrage • service rendu à l'administration • paiement public principal + recette d'exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> • financement privé: conception / construction, maintenance et gestion + exploitation du service. • relation directe à l'utilisateur • paiement par l'utilisateur: rémunération substantiellement assurée par l'utilisateur (recette d'exploitation)
<ul style="list-style-type: none"> • risque de construction (concerne les marchés de travaux) 	<ul style="list-style-type: none"> • risque de construction • risque de performance 	<ul style="list-style-type: none"> • risque de construction • risque de performance • risque de demande / trafic

Source : www.ppp.bercy.gouv.fr

Après s'être arrêté sur le régime juridique des voies ferrées portuaires, il convient de s'intéresser à ses conséquences, c'est-à-dire aux modalités d'accès à ces voies.

PARTIE II : L'ACCES AUX VOIES FERREES **PORTUAIRES**

Le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires situés sur deux domaines publics différents répondent à des statuts des réglementations différents. L'ordonnance du 2 août 2005 a ainsi entrepris un effort de clarification du régime des voies ferrées portuaires. Il convient alors, eu égard aux textes disponibles, de s'interroger sur les modalités d'accès au réseau ferré portuaire, puis à la gestion de l'interface relatif aux voies ferrées portuaires et au réseau ferré national.

Titre 1 : Les modalités d'accès au voies ferrées portuaires

L'exercice et l'aboutissement d'une activité répondent à une organisation logique. Ainsi, pour que se pose la question de l'accès au réseau ferré national et au réseau ferré portuaire, il faut d'abord des acteurs susceptibles de l'emprunter. Ainsi, les différents intervenants dans l'activité de transport ferroviaire doivent pour cela répondre à des conditions définies. Ces conditions suivent les directives communautaires qui visent un objectif d'interopérabilité des systèmes ferroviaires et surtout un souci de sécurité. Ainsi, l'accès au réseau est soumis à certaines conditions résultant des directives communautaires. Une fois l'accès aux voies ferrées portuaires définies, il convient d'étudier les modalités d'accès aux ITE.

Chapitre 1- Un réseau ferré portuaire largement accessible aux opérateurs ferroviaires

Le réseau ferré national, avec l'ouverture de l'activité de fret ferroviaire à la concurrence est largement accessible en ce sens que de nombreux opérateurs ferroviaires sont autorisés à y circuler. Cependant, cette situation est récente puisque l'accès au réseau ferré

national était à une époque très fortement limité puisque la SNCF exerçait un monopole sur l'activité de transport ferroviaire. Progressivement cette circulation s'est élargie à de nouveaux opérateurs non autorisés au départ ainsi qu'à des opérateurs nouvellement créés comme les opérateurs ferroviaires de proximité. Cet élargissement concerne aussi bien la circulation sur le réseau ferré national que sur les voies ferrées portuaires.

Section 1- L'élargissement progressif de l'accès au réseau

Avec l'ouverture de l'exploitation du réseau ferré national à la concurrence, la SNCF a vu le monopole qu'elle exerçait depuis 1937 disparaître, et a dû se confronter d'une part à la concurrence exercée par de nouvelles entreprises ferroviaires arrivées sur la marché, ainsi qu'à de nouveaux acteurs. En effet, la directive 2001/14 prévoyait que pouvait être candidat à l'attribution de sillons et donc pouvait avoir accès au réseau ferré *« toute entreprise ferroviaire agréée et/ou tout regroupement international d'entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et, dans les Etats membres qui prévoient cette possibilité, d'autres personnes physiques ou morales ou entités ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure pour l'exploitation d'un service ferroviaire sur leurs territoires respectifs, comme par exemple les autorités publiques visées dans le règlement CEE n° 1191/69⁸⁰ et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés »*.⁸¹

Ainsi, l'Union Européenne pose une exigence minimale quant à l'ouverture de l'accès aux réseaux ferrés nationaux des Etats membres. En effet, elle prévoit qu'au moins les entreprises ferroviaires et les regroupements d'entreprise ferroviaires doivent pouvoir avoir accès au réseau, c'est-à-dire doivent pouvoir être candidats à l'obtention de la capacité de transporteur ferroviaire et à l'attribution de sillons. Cependant, les Etats restent libres de pouvoir élargir cet accès à d'autres opérateurs.

Ce n'était pas le choix de la France qui avait initialement restreint l'accès aux sillons. Il était en effet prévu que seules les entreprises ferroviaires étaient autorisées à exploiter le réseau ferré national. Puis, cette activité a été élargie. Désormais, peuvent également présenter des

⁸⁰ « Les autorités compétentes des Etats membres »

⁸¹ Précis Dalloz, Droit des transports, 2010

demandes d'attribution de sillons en vue de les mettre à disposition des entreprises ferroviaires pour assurer les transports qu'ils organisent :

- les opérateurs de transport combiné de marchandises(...)
- Les personnes publiques organisant un service de transport de fret sur le réseau ferré national, y compris les autorités portuaires gérant les voies ferrées portuaires raccordées à ce réseau ;
- Les collectivités publiques et leurs groupements en vue de la conclusion d'un contrat comportant une prestation de transport de fret pour leurs propres besoins ⁸²

De plus, il semble que la loi ORTF⁸³ continue d'étendre cette activité au-delà de l'élargissement opéré par le décret n°2008-1204, puisqu'elle prévoit que d'autres personnes que les entreprises ferroviaires peuvent être autorisées à demander l'attribution de sillons en vue de les mettre à la disposition d'une entreprise ferroviaire⁸⁴. Ainsi, cela rappelle que les entreprises ferroviaires n'ont plus le monopole de l'accès au réseau ferré national. Cette disposition pourrait, dans un futur proche, éventuellement permettre aux chargeurs privés d'avoir accès à l'acquisition de capacités.

Parmi les nouvelles entreprises ferroviaires concurrentes de la SNCF, on trouve notamment⁸⁵ :

CFL CARGO



www.cflcargo.lu

CFR



www.cfr-bfc.com

COLAS-RAIL



www.colasrail.com

CROSSRAIL BENELUX NV



www.crossrail.ch

⁸² Décret 2003-194 du 7 mars 2003 « relatif à l'utilisation du réseau ferré national », art 19

⁸³ 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

⁸⁴ Loi d'Orientation de Transports Intérieurs, art 17-1

⁸⁵ www.rff.fr

EURO CARGO RAIL



www.eurocargorail.com

EUROPORTE CHANNEL



www.europorte.com

EUROPORTE FRANCE



www.europorte.com

EUROSTAR Int. Ltd



www.eurostar.com

OSR FRANCE



www.onsiterail.com

RENFE



www.renfe.es

SNCB / B CARGO



www.sncb.be

SNCF



www.sncf.com

TI CARGO



www.trenitalia.it

TPCF



www.tpcf.fr

TSO



www.tso.fr

VFLI



www.groupevfli.com

D'après RFF, la part de fret ferroviaire transporté par ces concurrents était de 0.4% en 2006, 4.7% fin 2007 et serait montée à 8% fin 2008⁸⁶ ce qui montre que l'ouverture et l'élargissement de l'accès au réseau est effectif.

Ces dispositions relatives aux acteurs susceptibles d'accéder au réseau ferré national ne se prononcent pas explicitement quant au sort des voies ferrées portuaires. En effet, le principe de libre concurrence s'applique-t-il à la circulation sur les voies ferrées portuaires ? En

⁸⁶ Les Echos, 20 janv 2009

d'autres termes toutes les nouveaux opérateurs et entreprises ferroviaires ont-ils accès au réseau ferré portuaire ?

L'article R411-1 du Code des ports maritimes prévoit que l'autorité portuaire assure l'égal accès aux voies ferrées portuaires. Il semble alors que la circulation de ces concurrents ne se limite pas à l'accès au réseau ferré national et que l'ensemble des entreprises ferroviaires soit habilité à circuler sur le réseau ferré portuaire.

Ainsi, progressivement, l'objectif communautaire d'ouverture à la concurrence, suivi par les Etats membres et notamment la France, a permis un élargissement progressif de l'accès au réseau ferré communautaire et national notamment. C'est avec cette ouverture à la concurrence qu'est possible le développement du fret ferroviaire que les pouvoirs publics veulent en constante augmentation, comme solution alternative au transport routier. L'ouverture à la concurrence a donc permis l'accès aux réseaux ferré national et portuaire à d'autres opérateurs que les entreprises ferroviaires. Les pouvoirs publics ont alors créé un nouveau type d'opérateur ferroviaire, les opérateurs ferroviaires de proximité, chargés de l'exploitation du réseau ferré portuaire notamment.

Section 2- L'ouverture du réseau à de nouveaux opérateurs ferroviaires : l'émergence des opérateurs ferroviaires de proximité.

L'opérateur ferroviaire de proximité n'est défini par aucun statut, ni régit par aucun texte⁸⁷. Il se différencie de l'entreprise ferroviaire par les fonctions qu'il peut exercer en pratique. En effet, une entreprise ferroviaire est a priori seulement tenue à l'activité de transport. Au contraire, l'OFP peut être titulaire des deux missions dans un souci de sécurité. Il est gestionnaire des circulations et peut être gestionnaire de l'infrastructure pour le compte de RFF, d'une autorité portuaire ou d'un tiers. Ainsi, un OFP peut offrir à la fois un service de transport et un service de prestataire gestionnaire d'infrastructure, ce qui est facteur d'efficacité. Il est alors chargé de l'entretien de l'infrastructure, de la gestion de la sécurité, ainsi que de la gestion du trafic.

⁸⁷ www.rff.fr, « opérateur ferroviaire de proximité : le fret ferroviaire au service des ports et des territoires. »

Dans sa mission de transporteur, l'OFPP peut acheminer des lots (ex : groupage de wagons isolés, conteneurs maritimes...) qui seront traités par les EF nationales. Ces lots sont, en général, en provenance ou à destination de divers clients comme des industriels embranchés, des ports maritimes ou fluviaux...

Il ressort de cette fonction que les OFPP circulent alors principalement sur les réseaux ferrés portuaires ou a priori sur une portion réduite du réseau ferré national. En effet, « *Un OFPP est une PME ferroviaire qui offre des services ferroviaires de fret de proximité sur le réseau ferré national dans des territoires de trafic peu dense et dans les ports.* »⁸⁸ Cependant, ces opérateurs peuvent emprunter le réseau ferré national pour acheminer des trains complets sur des distances conséquentes, à l'occasion de trafics irréguliers ou saisonniers, ou encore en l'absence d'offre satisfaisante des EF nationales.⁸⁹ Les OFPP peuvent alors circuler sur des lignes du réseau ferré national, ou sur un réseau hors RFN comme les voies ferrées situées sur le domaine portuaire maritime ou fluvial ou encore une installation terminale embranchée, c'est-à-dire un réseau privé appartenant au chargeur ou au destinataire d'une marchandise.

Il apparaît que les opérateurs ferroviaires de proximité ont été créés en conséquence du désintéressement, par la SNCF, de l'activité déficitaire de wagon isolé. En effet, cette activité a été abandonnée progressivement par l'opérateur historique, qui d'une part a délaissé quelque peu le fret ferroviaire au profit du transport de passager notamment avec l'essor des lignes à grande vitesse, et ne s'est intéressée qu'aux trains complets.

Cela peut s'expliquer par le fait que l'activité de transport de wagons isolés est plutôt contraignante puisqu'elle suppose une rupture de charge et donc une manutention importante lesquelles la rendent moins rentable. En effet, une fois le réseau ferré national éventuellement emprunté, les marchandises sont acheminées sur des faisceaux ou plateformes de triage, dans des gares de triage, des gares principales fret ou des voies de services appartenant à RFF, puis envoyées à l'entrepôt. Ou inversement, les wagons isolés sont groupés sur le faisceau de triage, puis acheminés en trains complets par des entreprises ferroviaires ou des opérateurs longue distance jusqu'à leur point de destination final. Le faisceau de triage correspond à la zone d'échange entre les voies ferrées portuaires et le réseau ferré national. Cette zone peut aussi être une gare de rattachement en dehors du port, sur le réseau ferré national.

⁸⁸ « Les opérateurs ferroviaires de proximité » 7 juillet 2010 – revue Transports, www.developpement-durable.gouv.fr

⁸⁹ www.rff.fr, « opérateur ferroviaire de proximité : le fret ferroviaire au service des ports et des territoires. »

Le wagon est une entité du convoi servant au transport de marchandises, à l'opposé d'une voiture qui sert au transport ferroviaire de personnes. Le wagon particulier est un wagon appartenant et acheminé par une entreprise commerciale privée. Il n'appartient pas à l'entreprise ferroviaire qui s'occupe de son acheminement. Il est dit « wagon isolé » lorsque ce même particulier ne dispose pas de suffisamment de marchandises à transporter, et de ce fait ne peut constituer des trains complets à lui seul. Ces wagons particuliers seront alors amenés à circuler sur les voies ferrées portuaires en vue d'un groupage. Inversement, ces voies serviront à l'acheminement de wagons isolés suite à l'éclatement d'un train complet en relais d'un transport principal ferroviaire, fluvial ou maritime. Ce convoi fait donc l'objet de plusieurs ruptures de charges au cours de son acheminement lesquelles peuvent notamment s'expliquer par la pluralité des expéditeurs ou des destinataires.

Les OFP ont donc pris le relais de la SNCF et se chargent du groupage des wagons et du transport de fret à destination d'opérateurs longue distance ou au contraire acheminent les wagons isolés jusqu'au « cul de l'entrepôt » après le transport principal en train complet ou à la suite d'un transport maritime ou fluvial.

« Les OFP, en introduisant des PME dans l'univers ferroviaire ont pour objectif de mutualiser les flux et de créer des convois mono ou multi clients, ou multi lots, au sein d'un espace clairement délimité (port ou territoire). Ces lots ou ces trains ainsi massifiés seront ensuite acheminés vers des plateformes d'échange où ils seront repris par des opérateurs à longue distance.»⁹⁰

L'offre de transport que propose l'OFP peut venir concurrencer ou compléter un transport routier. En effet, l'intérêt des OFP est de permettre le porte-à-porte, suite à un transport maritime notamment, sur le modèle d'un transport par route et essayer de gagner ainsi des parts de marché. Cela reste difficile eu égard au faible coût du transport par camion. Les pouvoirs publics essaient donc de jouer sur cette desserte porte-à-porte puisque les OFP sont capables de desservir des entreprises privées implantées sur des ports.

Cependant, il apparaît, eu égard à l'étendue du réseau ferré national par rapport aux VFP, que les OFP pour pouvoir développer une activité économique réelle et durable, ont tout intérêt à obtenir le statut d'EF et exploiter le RFN en complément de leur service de proximité.

⁹⁰ www.cgpm.org

Des OFP se mettent donc progressivement en place dans toutes les régions. Le premier d'entre eux, Navirail Atlantique a vu le jour en 2009 et concerne le port de La Rochelle. Son capital est détenu à 49% par SNCF GEODIS, les 51% sont détenus par le Grand Port Maritime de la Rochelle. Ainsi, la SNCF s'intéresse à une activité qu'elle avait jusqu'alors délaissée.

Grâce notamment à l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence européenne ainsi que nationale, il semble que l'accès au réseau ferré national et portuaire ait progressivement été élargi à d'autres opérateurs. Ainsi, les entreprises ferroviaires ne semblent plus être les seules habilitées à circuler sur le réseau. Pourtant, certains textes continuent de mentionner seulement les entreprises ferroviaires dans leurs dispositions.⁹¹ De plus, aucun texte ne crée ni ne reconnaît formellement les opérateurs ferroviaires de proximité. Ils sont en effet simplement mentionnés dans la loi ORTF⁹². Se pose alors notamment le problème de l'application des dispositions concernant les EF aux OFP. De plus, il convient de se demander si les dispositions relatives au réseau ferré national concernent aussi les voies ferrées portuaires, et de ce fait savoir si les conditions à remplir pour l'accès au RFN sont exigibles pour l'accès aux VFP.

⁹¹ Ex : arrêté du 26 août 2003 relatif aux modalités d'exploitation du réseau ferré national, article 4

⁹² « Afin notamment de favoriser la création d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret, le Gouvernement remet sous six mois à compter de la promulgation de la présente loi un rapport au Parlement relatif aux modalités et à l'impact d'un transfert à Réseau ferré de France des gares de fret (...) »

Faisceau de triage sur le port de Bonneuil-sur-Marne (Ports de Paris)



Chapitre 2- Les voies ferrées portuaires : un accès soumis à des formalités sur le modèle du réseau ferré national

L'accès au réseau ferré national ou portuaire suppose que des conditions permettant de circuler sur ces réseaux soient respectées par les différents acteurs participant au transport ferroviaire. Ainsi, des conditions ont été mises en place en ce qui concerne l'accès à l'exploitation du réseau ferré national, c'est-à-dire à la fois des conditions relatives à l'accès à la profession et au marché. Elles concernent les capacités des entreprises ferroviaires, les conducteurs de trains, ou encore les véhicules ... D'autre part, il existe des conditions relatives aux documents techniques nécessaires pour pouvoir exploiter des lignes ferroviaires. En effet, l'accès au réseau ferré national notamment est subordonné à la mise en place du document de référence du réseau par RFF, d'un document d'exploitation ou encore d'un document de sécurité relatif aux EF. Ainsi les conditions permettant l'exploitation du réseau concernent à la fois les EF et les GI.

Section 1- Les conditions relatives aux entreprises ferroviaires

Les entreprises ferroviaires, pour pouvoir accéder au réseau ferré national doivent répondre à des conditions d'accès au réseau. Ainsi, elles doivent d'une part être titulaires d'une licence d'EF qui atteste de leur capacité à utiliser le réseau. En outre, une EF doit se voir délivrer un certificat de sécurité par l'EPSF démontrant qu'elle est en mesure d'assurer la sécurité des opérations qu'elle exécute sur le réseau.

➤ La licence d'entreprise ferroviaire

La première étape pour qu'une entreprise ferroviaire ait accès au réseau et donc puisse effectuer un transport sur le réseau ferré national, est l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire.⁹³

Cette licence est valable sur l'ensemble du territoire de l'UE, c'est-à-dire sur l'ensemble des réseaux ferrés nationaux des Etats membres.

⁹³ Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, art 4 et repris par l'art L.2122-10 du Code des transports

La licence d'EF est délivrée, en France, par arrêté du ministre chargé des Transports qui reconnaît ainsi à une entreprise sa qualité d'entreprise ferroviaire et son droit d'accès au réseau.

Ainsi, l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire est subordonnée au respect des conditions relatives à la capacité professionnelle, à la capacité financière, à l'honorabilité et à la couverture des risques.⁹⁴

La condition de capacité professionnelle sera remplie si le demandeur de licence justifie qu'il dispose « *des connaissances, de l'expérience et de l'organisation de gestion* » suffisantes pour assurer le bon fonctionnement et la sécurité de l'activité de transporteur ferroviaire.⁹⁵ Les éléments composant cette capacité professionnelle sont fixés par arrêté du Ministre chargé des Transports.

Pour satisfaire à la condition de capacité financière les demandeurs de licence d'entreprise ferroviaire doivent⁹⁶ pouvoir faire face à leurs obligations pendant une période minimale de douze mois. A ce titre, ils doivent disposer d'un capital social minimal adapté à l'activité qu'ils comptent exercer ou d'une sûreté personnelle ou réelle équivalente. A titre d'exemple, ce capital social doit représenter :

- 50 000 euros lorsque le volume de marchandises transporté est inférieur à 50 millions de tonnes/kilomètres par an ;
- 200 000 euros lorsque le volume de marchandises transporté est supérieur à 50 millions de tonnes/kilomètres par an, sans dépasser 200 millions de tonnes/kilomètres par an;
- 500 000 euros lorsque le volume de marchandises transporté est supérieur à 200 millions de tonnes/kilomètre par an, sans dépasser 500 million de tonnes/kilomètres par an.
- 1 500 000 euros lorsque le volume de marchandises transporté est supérieur à 500 millions de tonnes/kilomètre par an.⁹⁷

⁹⁴ Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, art 5

⁹⁵ Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, art 6

⁹⁶ Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, art 7

⁹⁷ Rapport « comment créer un opérateur ferroviaire de proximité », www.developpement-durable.gouv.fr

Le demandeur de licence d'entreprise ferroviaire doit ensuite satisfaire à une condition d'honorabilité. Sur le modèle du transport routier, cette condition est remplie dès lors que le demandeur, représenté par la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'entreprise, ainsi que l'EF elle-même, n'ont pas fait l'objet d'une procédure collective, d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n°2 du casier judiciaire ou sur une pièce équivalente et entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle. De plus, ils ne doivent pas avoir fait l'objet d'une condamnation prononcée en récidive mentionnée au bulletin n°2 du casier judiciaire en ce qui concerne les législations relatives aux transports, sociale, du travail ou douanière le cas échéant.⁹⁸

Enfin, la couverture des risques est une condition devant être satisfaite pour l'obtention de la licence d'EF. Le demandeur doit pouvoir démontrer qu'il a souscrit une police d'assurance lui permettant de couvrir les accidents qui pourraient éventuellement survenir.⁹⁹ Cette responsabilité civile joue à l'égard des clients de l'EF, de RFF ainsi que des tiers qui peuvent alors être d'autres transporteurs utilisateurs du réseau. Aucun seuil minimal de la couverture n'est à priori prévu par les textes, mais RFF s'assure que le montant de l'assurance est proportionnel aux risques auxquels l'EF peut être exposée.

Ces conditions doivent être remplies par les entreprises dès le début de leur activité pour l'obtention de la licence d'EF. Cependant, ces conditions doivent être satisfaites tout au long de la vie de l'entreprise, dans quel cas le Ministre chargé des transports sera en mesure de prononcer le retrait de la licence.¹⁰⁰

Cette condition de détention de la licence d'EF ne semble plus requise quant à la circulation sur les voies ferrées portuaires puisque la vitesse de circulation y est très fortement réduite. C'est pourquoi, il semble qu'une Entreprise ferroviaire ou un opérateur ferroviaire de proximité se limitant à la circulation sur le réseau ferré portuaire, ne se voit pas dans l'obligation d'être titulaire d'une licence d'EF pour pouvoir être habilité à exercer son activité mais devra, au minimum, avoir obtenu un certificat de sécurité.

⁹⁸ Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, art 8

⁹⁹ Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, art 9

¹⁰⁰ Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, art 12

➤ Le certificat de sécurité

L'entreprise qui a finalement obtenu sa licence d'EF n'est pas pour autant habilitée à circuler sur le réseau ferré national. En effet, elle se voit confrontée à une autre condition, l'obtention d'un certificat de sécurité qui démontre que l'EF a mis en place toutes les mesures de sécurité en prévention des risques éventuels que peut engendrer l'activité qu'elle souhaite exercer.¹⁰¹ L'EF met alors en place, à travers ce document, un système de gestion de la sécurité (SGS) qui couvre la formation de ses personnels, les procédures d'exploitation, les méthodes de maintenance, l'analyse des incidents et leur prise en compte pour l'amélioration de la sécurité. Ainsi, la délivrance du document de sécurité vaut approbation du système de gestion de la sécurité et de la réglementation mise en œuvre pour son application.¹⁰²

Ce document est délivré par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire pour une durée de cinq ans, aux EF respectant les objectifs de sécurité prévus dans la législation relative à la sécurité des circulations ferroviaires.¹⁰³

Le certificat de sécurité est composé de deux parties qui doivent être toutes les deux délivrées à l'EF pour que celle-ci puisse être habilitée à circuler sur le RFN :

- ✓ La partie A, qui correspond à la première partie du certificat, est subordonnée à la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité qui prévoit les objectifs de sécurité à atteindre et les moyens mis en œuvre pour assurer la sécurité des circulations ferroviaires, en fonction de l'activité qu'elle souhaite assurer.

Cette partie est considérée comme étant acquise pour toute entreprise d'un Etat européen, ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci, qui posséderait déjà un certificat de sécurité pour une activité de transport équivalente.

- ✓ La partie B, c'est-à-dire la seconde partie composant le certificat de sécurité est délivrée lorsque les EF ont mis en œuvre les moyens d'assurer le respect de certaines dispositions concernant :

¹⁰¹ Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, art 20

¹⁰² Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, art 23

¹⁰³ Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, art 20

- Les conditions relatives à l'aptitude et à la formation des conducteurs et des conditions relatives à la délivrance de leur attestation ;
- Les conditions relatives à l'aptitude et à la formation des personnes affectées aux autres tâches essentielles pour la sécurité et les modalités relatives à leur habilitation ;
- La réglementation de sécurité sur le réseau ferré national et ses modalités d'application ;
- La documentation d'exploitation ;
- Les règles techniques et d'entretien qu'il incombe au titulaire du certificat de sécurité d'appliquer aux véhicules qu'il utilise, indépendamment des obligations de maintenance qui relèvent des missions de l'entité chargée de la maintenance.

Ainsi, le certificat de sécurité est une condition de l'accès au réseau ferré national par les EF au même titre que la licence d'EF. Si ces documents font défaut, l'EF concernée ne pourra pas utiliser le réseau ferré national. La question qui peut alors se poser est de savoir si cette condition d'obtention d'un certificat de sécurité est valable seulement en ce qui concerne la circulation sur le réseau ferré national ou si elle est applicable de la même façon à la circulation sur les voies ferrées portuaires.

Le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, dans son article 20 mentionne la condition de détention du certificat de sécurité pour l'accès au réseau ferré national dans un premier temps. Cependant, ce même décret prévoit dans son article premier que « *sont inclus dans le champs d'application du présent décret, le réseau ferré national et les autres réseaux ferroviaires (...), y compris les voies ferrées portuaires* ». Ainsi, il semble que cette condition de certificat de sécurité doive être respectée par toute EF circulant sur les voies ferrées portuaires. Pourtant, il apparaît que les entreprises peuvent opérer sur les voies ferrées portuaires sans être titulaire d'un certificat de sécurité, à condition qu'elles aient obtenu un agrément délivré par le ministre chargé des transports.

Enfin, il semble que la validité d'un certificat de sécurité permettant l'accès jusqu'au port puisse être étendu à l'utilisation des voies ferrées portuaires¹⁰⁴.

Ainsi, ce n'est que sous condition de détention de ces deux documents que sont la licence d'entreprise ferroviaire et le document de sécurité, que les EF peuvent éventuellement avoir accès au RFN. Cependant ces conditions ne suffisent pas pour pouvoir accéder à un réseau. En effet, le gestionnaire d'infrastructure du réseau concerné doit se conformer lui aussi à certaines exigences.

Section 2- Les conditions relatives aux gestionnaires d'infrastructures

L'accès à un réseau ferré par les EF est subordonné à certaines formalités autres que celles relatives aux opérateurs. En effet, pour que les EF puissent circuler sur les voies ferrées qu'il gère, le gestionnaire d'infrastructure doit mettre en place un document à caractère technique, le document de référence du réseau prévoyant notamment la répartition des capacités d'infrastructure. De plus, l'obtention d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF est une condition d'accès au réseau.

➤ Le document de référence du réseau

La circulation ferroviaire est soumise à l'élaboration d'un document de référence du réseau délivré par l'EPSF.¹⁰⁵ Ainsi, en ce qui concerne le réseau ferré national, RFF met en place un document de référence du réseau qui contient les informations nécessaires à son utilisation.

Ce document comprend notamment :

- Une présentation de la consistance et des caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des EF et des conditions d'accès à celle-ci ;
- Les règles de répartition des capacités d'infrastructures ;
- Les délais et modalités de présentation et d'instruction des demandes d'attribution des capacités ;

¹⁰⁴ Code des ports maritimes, art L.411-6

¹⁰⁵ Code des Transports, art L. 2125-5

- Les principes de tarification et le projet de tarification de l'infrastructure ferroviaire ;
- Les conditions dans lesquelles les entreprises qui utilisent le réseau ferré national mettent en œuvre la réglementation relative à l'utilisation de l'infrastructure.¹⁰⁶

Sur le même modèle, l'autorité portuaire, étant désormais gestionnaire d'infrastructure de son réseau ferré, met en place un document de référence de ce réseau.¹⁰⁷ Ce document informe les EF des caractéristiques du réseau et précise les conditions qui permettent d'y accéder, notamment en ce qui concerne les conditions de sécurité ou encore le versement de redevances. Le document de référence contient donc les informations nécessaires aux EF ou aux OF, qui souhaitent utiliser les voies ferrées portuaires pour y assurer des prestations de transport de marchandises.

Pour exemple, le document de référence relatif au réseau ferré portuaire de Marseille comprend :

- des informations générales,
- les conditions d'accès au réseau,
- la description de l'infrastructure,
- les attributions de capacité,
- les mesures particulières en cas de situation perturbée,
- les modalités de tarification.¹⁰⁸

Ainsi, il revient à chaque GI de prévoir les modalités relatives à l'attribution des sillons notamment, de fixer une redevance payable par les EF et l'ensemble des utilisateurs du réseau, de prévoir les conditions de sécurité applicables...

Cependant, il apparaît que la mise en place de ce document n'est requise que dans l'hypothèse d'une pluralité d'utilisateurs du réseau.¹⁰⁹ Le GI devra alors établir le document de référence dès lors que plusieurs entreprises seront demandeurs de capacité sur le réseau.

¹⁰⁶ Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, art 17 (modifié par le décret n°2010-1023 du 1^{er} septembre 2010)

¹⁰⁷ Code des ports maritimes, article R.411-5

¹⁰⁸ Document de référence du Grand Port Maritime de Marseille

➤ Les capacités d'infrastructure

Le réseau ferré, par nature, n'est pas utilisable à l'infini. Un gestionnaire unique dans une situation de monopole gère son réseau en fonction de ses règles propres. Or, avec l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence et donc l'accès au réseau ferré à des opérateurs de plus en plus nombreux se pose le problème de la gestion de ces capacités. Il est alors nécessaire de mettre en place des procédures garantissant l'attribution de ces sillons, véritables droits de passage sur le réseau, de manière équitable et non discriminatoire. A ce titre, la directive 2001/19/CE du 14 mai 2001 impose que l'organisme chargé de la répartition des capacités d'infrastructure soit indépendant des entreprises de transport utilisatrices du réseau.

Sur le réseau ferré national, cette mission revient à RFF. En effet, RFF est chargé, aux termes de l'article 18 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 de répartir les capacités d'infrastructures du réseau ferré national sur les infrastructures qu'il gère ou dont le gestionnaire d'infrastructure est le titulaire d'un contrat de partenariat.

En revanche, depuis la réforme instaurée par l'ordonnance du 2 août 2005, c'est l'autorité portuaire qui est désormais compétente pour réaliser cette mission, en tant que nouveau gestionnaire d'infrastructure. Un sillon est un droit effectif de circulation au profit des transporteurs ferroviaires, définis par un itinéraire et un horaire pour un type de trafic. Son attribution implique le paiement d'une redevance par le bénéficiaire¹¹⁰.

➤ L'agrément de sécurité relatif aux gestionnaires d'infrastructures

Sur le modèle de l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire et du certificat de sécurité établis comme conditions préalables à l'accès et l'utilisation du réseau ferré national et portuaire par les opérateurs ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure ainsi que les gestionnaires d'infrastructure délégués doivent se voir délivrer un agrément de sécurité par l'EPSF¹¹¹. Cet agrément est valable cinq ans et vaut approbation du système de gestion de la

¹⁰⁹ Code des Transports, art L.2122-5

¹¹⁰ Code de Transports, art L.2122-11

¹¹¹ Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, art 19

sécurité lequel explicite notamment les règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre¹¹² pour atteindre « *les objectifs de sécurité précisant les niveaux de sécurité à atteindre lors de l'exploitation de transports ferroviaires.* »¹¹³

L'EPSF a délivré, le 27 février 2008, les agréments de sécurité de RFF, gestionnaire d'infrastructure, et de la SNCF, gestionnaire d'infrastructure délégué, conformément aux dispositions du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006. Il semble alors que la procédure sera à remettre en œuvre en 2013 en ce qui concerne la délivrance de l'agrément de sécurité de RFF.

Ces dispositions sont, comme pour les conditions relatives aux EF, valables à la fois en ce qui concerne la circulation sur le réseau ferré national et sur les voies ferrées portuaires. En effet, le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, prévoit qu'il s'applique à la circulation sur les voies ferrées portuaires¹¹⁴ mais exclut de son champ d'application les installations terminales embranchées ou embranchements particuliers¹¹⁵.

L'autorité portuaire en tant que gestionnaire d'infrastructure, ou son gestionnaire d'infrastructure délégué devront alors mettre en place ces formalités relatives à l'accès au réseau ferré portuaire.

Bien que les conditions relatives aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure soient fondamentales quant à l'utilisation d'un réseau ferré, il s'avère que d'autres conditions sont nécessaires à l'accès à la circulation sur le réseau.

Ainsi, le personnel conducteur des EF doit répondre à des conditions pour être habilité à desservir le réseau¹¹⁶. En effet, les personnels ont accès à la conduite des trains sous

¹¹² Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, art 18

¹¹³ Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, art 2

¹¹⁴ « *Sont inclus dans le champ d'application du présent décret le réseau ferré national et les autres réseaux ferroviaires mentionnés à l'article 1^{er} de la loi du 5 janvier 2006 susvisée, y compris les voies ferrées portuaires.* »

¹¹⁵ « *Sont exclus du champ d'application du présent décret (...) les réseaux destinés au transport de marchandises établis dans l'enceinte d'établissements industriels ou commerciaux à l'usage exclusif de ceux-ci, ainsi que les activités ferroviaires assurées uniquement sur ces réseaux.*

¹¹⁶ La réglementation relative à la certification des conducteurs de trains est issue de la directive communautaire 2007/59/CE du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté

conditions que l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure pour le compte duquel il agit lui ait préalablement délivré une attestation.¹¹⁷ Pour cela, le conducteur doit satisfaire à une épreuve d'évaluation professionnelle, et doit faire preuve des compétences linguistiques nécessaires relativement au tronçon qu'il dessert. De plus, le conducteur fera l'objet d'évaluations de ses aptitudes physiques et psychologiques qui, dans le cas d'une issue positive, conduiront à l'obtention d'un certificat d'aptitude physique et psychologique.¹¹⁸ Cependant, il semble que cette condition de licence ne s'applique pas à la circulation sur les voies ferrées portuaires. En effet, « *L'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes réalisant, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, des circulations limitées et à vitesse réduite sur le réseau ferroviaire au départ ou à destination d'une voie non ouverte à la circulation publique qui lui est reliée.* »¹¹⁹

Enfin, les véhicules doivent être habilités par une autorisation de mise en exploitation commerciale¹²⁰ délivrée par l'EPSF.

Bien que le principe de libre concurrence puisse laisser croire à un accès libre des opérateurs ferroviaires aux voies ferrées portuaires, il s'avère cependant qu'ils doivent au préalable obtenir l'autorisation du port pour pénétrer sur le domaine public portuaire. Une fois cette autorisation délivrée, et ces conditions remplies, se pose la question du passage des convois du réseau ferré national aux voies ferrées portuaires et inversement.

¹¹⁷ Code des transports art L.221-8 « *Nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L. 2122-1, lors des périodes au cours desquelles il est offert une capacité d'infrastructure, s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques.* »

¹¹⁸ Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, art 25, repris par le décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains, art. 13.

¹¹⁹ Art L.2211-8

¹²⁰ Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la circulation ferroviaire et à l'interopérabilité du système ferroviaire

Titre 2- La gestion de l'interface réseau ferré national / voies ferrées portuaires

L'existence de différents réseaux ferrés pose le problème des relations entre les différentes voies qui les composent. En effet, comment s'organise juridiquement le passage d'un train de marchandises entre une voie ferrée portuaire et une voie appartenant au réseau ferré national ? Ou encore comment se fait la gestion de l'interface ITE/VFP ou ITE/RFN ? Il convient alors de s'intéresser aux modalités de raccordement des VFP au RFN ainsi qu'aux modalités de raccordement des ITE.

Chapitre 1- Le raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national

Pour qu'un convoi circulant sur le réseau ferré national puisse par la suite accéder aux voies ferrées portuaires, il convient d'une part que soit établie une convention de répartition qui définira quelles sont les voies appartenant au domaine public portuaire et quelles sont les voies relevant du RFN ; une fois cette dissociation opérée, une convention de raccordement sera mise en place entre les gestionnaires d'infrastructure des deux réseaux.

Section 1- La mise en place d'une convention de répartition entre RFF, la SNCF et l'autorité portuaire

L'article 4 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du Code des ports maritimes définit les voies constituant le réseau ferré national et celles relevant de l'autorité portuaire, c'est-à-dire celles qui constituent des voies ferrées portuaires. En effet, il est prévu que « *à l'exception des installations terminales embranchées, ont vocation à devenir des voies ferrées portuaires les voies ferrées, ainsi que leurs équipements et accessoires, exploitées par la SNCF à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, à l'intérieur de la circonscription des ports*

autonomes ou des limites administratives des autres ports, qui ne relèvent pas du réseau ferré national et qui participent à la desserte de la zone portuaire. »

Ainsi, le législateur pose un cadre général qu'il faudra alors préciser. En effet, la question qui peut se poser porte sur les notions de « *circonscription des ports autonomes* », « *limites administratives des autres ports* » ou encore sur la notion de participation à la desserte de la zone portuaire.

Il semble que ces délimitations ne soient pas établies de fait. En effet, le Code des ports maritimes prévoit que « *Le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L. 111-3¹²¹ et déterminant la circonscription du port autonome est pris sur la proposition du ministre chargé des ports maritimes, du ministre chargé de l'industrie, du ministre de l'économie et des finances et du ministre chargé de la marine marchande.* »¹²² De la même façon, il est prévu qu' « *Il est procédé à la délimitation des ports maritimes relevant de la compétence des collectivités territoriales et de leurs groupements, du côté de la mer et du côté des terres, par l'organe délibérant de ces collectivités ou groupements. Les limites du port sont établies sous réserve des droits des tiers. Elles ne peuvent empiéter sur le domaine public de l'Etat qui n'aurait pas été mis à disposition de la collectivité ou du groupement compétent ou qui n'aurait pas fait l'objet, à leur profit, d'un transfert de gestion.* »¹²³

Les pouvoirs publics ont donc voulu préciser et concrétiser cette délimitation en prévoyant la mise en place d'une convention de répartition entre l'autorité portuaire, RFF et la SNCF¹²⁴ ou en adoptant des arrêtés de répartition. La convention de répartition prévoit alors la description des voies et des points d'échange, les limites foncières et les limites de gestion et d'entretien.

De plus, cette convention prévoit que les voies ferrées portuaires peuvent faire l'objet d'une incorporation dans le réseau ferré national, et seront dans ce cas soumises au régime normal de circulation sur le RFN régi par le duo SNCF/RFF. De la même façon, certaines voies peuvent être retranchées du RFN et incorporées dans les voies ferrées portuaires et leur gestion relèvera alors de la compétence de l'autorité portuaire.¹²⁵ Ainsi, bien que l'article 4 de l'ordonnance du 2 août 2005 délimite de façon « juridique » les VFP et les VFN, la convention

¹²¹ Article abrogé

¹²² Art R.111-3

¹²³ Code des ports maritimes, Art R.613-1

¹²⁴ Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du Code des ports maritimes, art 4, repris dans l'art R.411-5 du Code des ports maritimes

¹²⁵ Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du Code des ports maritimes, art 5

de répartition procède à la dissociation précise des voies relevant du RFN et de celles relevant du RFP.

Cette précision n'avait pas d'intérêt avant l'ordonnance du 2 août 2005 puisque la gestion du réseau ferré portuaire, de la même façon que celle du RFN, revenait à RFF et à la SNCF. Cependant, avec le transfert de la propriété foncière et des voies ferrées portuaires aux ports, la délimitation des compétences de chacun devient indispensable.

C'est pourquoi cette convention conclue entre l'autorité portuaire, RFF et la SNCF délimite les voies relevant de la compétence de RFF et celles relevant de la compétence de l'autorité portuaire.

Cependant, cette répartition peut se faire par un autre moyen que les conventions. En effet, le Ministre chargé des transports peut adopter des arrêtés de répartition relatifs à chaque port et délimitant leur réseau ferré portuaire. Ainsi, plusieurs arrêtés du 20 février 2008 prévoient la répartition et la délimitation des voies ferrées portuaires relativement aux ports autonomes de Rouen, du Havre, de Nantes – Saint-Nazaire, et de la Rochelle. Un arrêté du 26 février 2008 prévoit la constitution des voies ferrées portuaires du Port autonome de Bordeaux. La répartition relative aux VFP du port de Dunkerque est prévue par un arrêté du 4 mars 2008. Enfin, l'arrêté du 7 mars 2008 procède à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Marseille.

Ainsi, la gestion de l'interface entre le RFN et le VFP n'est pas fixe ni établie par un texte unique. En effet, chaque situation sera alors différente et s'adaptera aux caractéristiques du réseau et à ses utilisateurs. La relation entre RFN et les VFP sera gérée par chaque autorité portuaire en sa qualité de gestionnaire d'infrastructure.

Cependant, cette frontière entre le RFN et les VFP n'est que juridique puisqu'il semble que dans les faits elle puisse être franchie. Il s'avère alors que le GI du RFN pourra intervenir sur les installations ferroviaires portuaires.

Une fois les voies relevant du réseau ferré national dissociées des voies ferrées portuaires, elles sont par la suite reliées par une convention de raccordement conclue entre RFF, la SNCF et l'autorité portuaire.

Section 2- La mise en place d'une convention de raccordement

Avec l'intégration des voies ferrées portuaires dans le domaine public maritime ou fluvial par l'ordonnance du 2 août 2005, l'autorité portuaire devient gestionnaire d'infrastructure et gestionnaire des circulations sur le réseau ferré portuaire. En effet, jusqu'alors, à l'image du RFN, il revenait à RFF par le biais de la SNCF de réaliser son travail d'infrastructure, et à la SNCF de s'occuper des circulations sur les VFP. Cependant, il apparaît que le transfert opéré concernant ces voies exclut la compétence de RFF et de la SNCF quant aux voies situées sur le domaine public maritime ou fluvial.

Ainsi, le réseau ferré portuaire constitue désormais une sorte de microcosme échappant à la compétence de RFF et de la SNCF en tant que gestionnaire de l'infrastructure délégué et de gestionnaire des circulations.

Cependant RFF conserve l'obligation de raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national¹²⁶ à travers une convention de raccordement conclue avec l'autorité portuaire (et approuvée par le ministre chargé des transports), qui prévoit :

- La description des voies et installations assurant l'interface entre les deux réseaux. La convention de raccordement procèdera alors à la délimitation géographique de ces voies ;
- Les modalités de gestion des capacités d'infrastructures sur ces voies et installations ;
- Les modalités de gestion des circulations ferroviaires d'un réseau à l'autre ;
- Les prestations d'entretien ou d'exploitation réalisées par une partie pour le compte de l'autre ;
- Les conditions financières.¹²⁷

Cette convention a donc pour objet principal de définir les obligations de chaque partie sur leurs installations ferroviaires. Ainsi, tout changement concernant les raccordements est financé par RFF. Ainsi, RFF sera compétant pour toute activité d'établissement, de

¹²⁶ Code des transports, art L.5351-4

¹²⁷ Code des ports maritimes, art R.411-4

modification ou de suppression d'un raccordement entre le RFN et les VFP.¹²⁸ Ce raccordement donne droit à RFF à la perception d'une redevance.

Chapitre 2- l'accès aux installations terminales embranchées

Il convient ici de s'intéresser à la notion complexe d'ITE. Ces installations seront raccordées au réseau ferré national ou aux voies ferrées portuaires par le biais d'une convention d'embranchement.

Section 1- la notion d'embranchement particuliers et d'ITE

Les voies ferrées portuaires peuvent donner accès à des installations terminales embranchées utilisées par des entreprises privées, et appartenant soit à ces entreprises soit à l'autorité portuaire¹²⁹. Dans le cas où l'embranchement particulier sera propriété de l'entreprise, celle-ci devra avoir conclu une convention de raccordement avec le port.

Les voies ferrées portuaires sont notamment empruntées par des EF desservant des entreprises commerciales implantées sur le domaine public maritime ou fluvial. Ces entreprises peuvent être à la fois expéditeurs et destinataires de marchandises. A ce titre, elles peuvent viser l'acheminement de leurs marchandises jusqu'au quai¹³⁰ pour leur chargement en vue de l'exécution d'un second transport maritime ou fluvial. Elles peuvent encore faire acheminer un train complet depuis leur entrepôt pour un transport utilisant le réseau ferré national, ou acheminer un wagon particulier jusqu'au faisceau de triage qui fera l'objet d'un groupage en vue d'un nouveau transport ferroviaire sur le réseau ferré national.

Pour accéder au quai, ces expéditeurs pourront notamment circuler sur ces voies privées qui ne sont pas des voies ferrées portuaires. Ces voies ont un caractère exclusivement privé. Elles peuvent être propriété du port ou d'un particulier. En effet, des entreprises privées peuvent être autorisées à construire des voies ferrées sur le terrain qui leur est amodié, loué par le port.

¹²⁸ Code des ports maritimes, art R.411-3 : « *L'établissement, la modification ou la suppression d'un raccordement entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires est financé par l'établissement public " Réseau ferré de France " ...* »

¹²⁹ Code des transports, art L 5351-2

¹³⁰ Le quai peut être un quai public. Dans ce cas, il est accessible à tous, contrairement au quai « privé » qui n'est accessible qu'à l'amodiataire.

Ils peuvent aussi construire ces voies sur un terrain leur appartenant. Dans tous les cas ces installations seront propriété de l'embranché. Les occupants régulièrement autorisés sont propriétaires des ouvrages qu'ils ont édifiés sur le domaine public ; les voies ferrées sont donc la propriété des industriels ou des commerçants s'ils les ont fait construire à leurs frais sur leur terrain d'assiette et constituent ce que l'on appelle des embranchements particuliers.¹³¹ Cependant, si ces installations existaient déjà lorsque l'entreprise s'est vu concéder le terrain qu'elle occupe, elles relèvent de la propriété du port.

Ces embranchements particuliers peuvent se définir comme des voies embranchées sur la voie principale, affectées à une exploitation donnée et fermées à la circulation générale.

Ainsi, il existe deux sortes d'ITE : les ITE privées appartenant à un amodiataire, et les ITE privées appartenant au port. Le particulier bénéficie des installations uniquement pendant la durée de la concession, quand bien même il les aurait construites lui-même. En effet, à la fin de la concession, l'amodiataire est tenu de remettre les lieux en état notamment en détruisant ces voies ferrées. Dans l'hypothèse où il ne le ferait pas, ces installations deviennent propriété de port qui les mettra alors à disposition d'un nouvel amodiataire en contrepartie du versement d'une redevance.

L'embranchement particulier se distingue donc des autres voies ferrées en ce qu'il constitue une voie de raccordement et qu'il est fermé à la circulation générale et réservé à l'usage exclusif d'une ou plusieurs personnes physiques ou morales. En sa qualité de voie de raccordement, l'embranchement constitue une voie secondaire puisqu'il rejoint une voie ouverte à la circulation publique c'est à dire soit une voie ferrée portuaire, soit une voie du RFN.

Le législateur prévoit que « *l'autorité portuaire détermine parmi les voies ferrées relevant de sa compétence celles d'entre elles ayant le caractère de voies ferrées portuaires et, sous réserve qu'elles ne soient pas indispensables à la circulation publique, celles ayant le caractère d'installations terminales embranchées (...)* ». ¹³² Cette disposition procède alors à une dissociation vague entre l'installation terminale embranchée et les voies ferrées portuaires.

¹³¹ JurisClasseur Administratif > Fasc. 406-10 : DOMAINE PUBLIC. – Protection juridique > I. - Règle de l'inaliénabilité du domaine public

¹³² Code des ports maritimes, art. R. 411-2

Bien que l'embranchement particulier soit une voie privée, il n'est pas exclu que plus d'un utilisateur y circule. Ainsi, il peut être utilisé par plusieurs clients du chemin de fer sans perdre sa qualité d'embranchement particulier pour autant. En effet, cette voie privée peut être utilisée par :

- Un embranché, utilisateur principal de l'ITE;
- Un co-embranché raccordé sur le même embranchement qu'un embranché principal ;
- Un co-utilisant autorisé par un embranché ou un sous-embranché à utiliser son ITE ;
- Un sous-embranché, autorisé par un embranché à se raccorder à son installation ;
- Un locataire auquel l'embranché principal a autorisé l'usage de l'embranchement en contrepartie d'une redevance.

L'embranchement particulier est constitué de deux parties :

- La première partie, propriété de RFF ou du port, va du point de soudure à la voie du chemin de fer jusqu'à la barrière ou au taquet d'arrêt mobile. Elle comprend notamment les installations d'éclairage et de traction électrique¹³³. Ce raccord implique le paiement d'une redevance annuelle par l'embranché à RFF.

La première partie de l'ITE peut être qualifiée de voie mère d'embranchement particulier. Concernant la gestion de ces voies mères d'embranchement, le législateur prévoyait initialement la compétence de la SNCF. Cependant, le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF transfère cette compétence à RFF¹³⁴ puisque ces voies appartiennent au réseau ferré national. Ainsi, l'infrastructure sur les voies mères d'embranchement particulier relève de RFF et de la SNCF en tant que GID, et non pas des autorités portuaires.

- La seconde partie de l'embranchement est propriété de l'embranché, port ou amodiataire. Elle va de la barrière ou du taquet d'arrêt mobile jusqu'à l'établissement desservi appartenant à l'embranché. Cette partie est construite et entretenue par l'embranché.

¹³³ Convention type d'embranchement particulier

¹³⁴ Art 24 : « RFF établit ou fait établir des voies mères d'embranchement destinées à desservir des embranchements particuliers. »

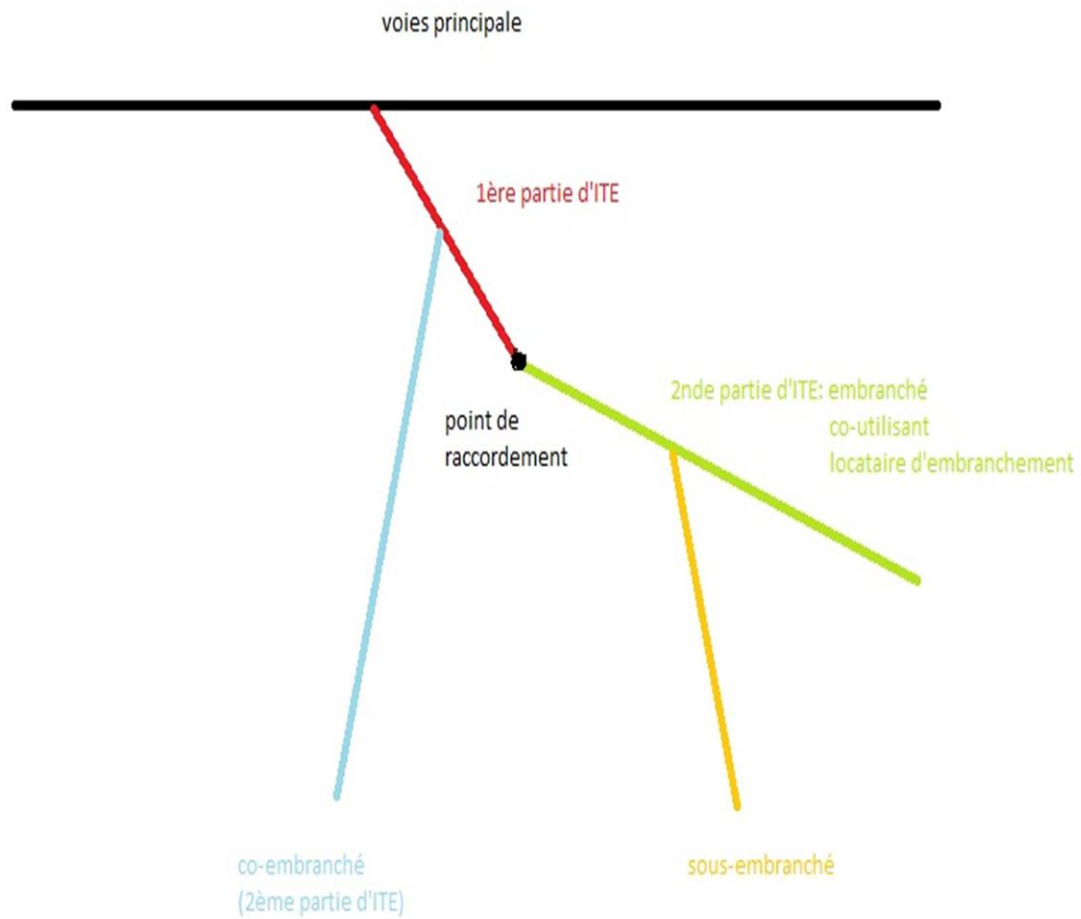


schéma 1: composition d'une ITE

L'intérêt économique de l'utilisation des embranchements particuliers est conséquent à la fois pour l'embranché, pour les opérateurs ferroviaires ainsi que pour le gestionnaire d'infrastructure. D'une part l'utilisation de ces voies privées permet la constitution de trains complets grâce au regroupement de wagons isolés de particuliers, ce qui est plus rentable pour ces industriels. De plus, l'embranché a la possibilité d'effectuer les opérations de chargement et de déchargement des marchandises sur le lieu de son exploitation. Cela peut permettre de supprimer les ruptures de charge, notamment la part de transport routier et le transbordement entre la gare et l'exploitation et donc de gagner en délais de transport et en rentabilité. En ayant ainsi « la gare chez soi »¹³⁵, ces clients des EF évitent les frais de camionnage qui auraient été nécessaires pour l'acheminement des marchandises à la gare la plus proche, et évitent ainsi de trop nombreuses opérations de chargement et de déchargement, notamment à l'usine et à la gare. Ainsi, les frais de manutention et de transbordement qui représentent la majorité du prix du transport peuvent être réduits de manière conséquente, ce qui permet alors à l'embranché la réalisation d'économies substantielles.

En outre, la présence d'embranchés permet aux entreprises ferroviaires une sécurité de clientèle, bien que l'existence d'une concurrence remette quelque peu en cause cette stabilité. L'établissement d'embranchements particuliers permet également de dégager des sillons dans les gares au profit des clients non embranchés, ce qui constitue un supplément d'activité pour les EF. Ainsi, l'existence de ces lignes privées permet aux opérateurs ferroviaires de développer leur chiffre d'affaire concernant à la fois les prestations de transport et les opérations logistiques.

Enfin, la mise en place de ces voies privées permet au gestionnaire d'infrastructure de percevoir des redevances annuelles auxquelles lui donne droit ce raccordement. Le GI sera alors l'autorité portuaire si l'embranchement particulier est relié au réseau ferré portuaire. En revanche, il s'agira de RFF dans l'hypothèse où cet embranchement est relié directement au réseau ferré national

La question qui se pose alors concerne les modalités d'établissement d'un embranchement particulier

¹³⁵ JurisClasseur Transport, fascicule 695, Transport ferroviaire, embranchements particuliers ou installations terminales embranchées, Ph. Taiana, juriste d'entreprise à la direction juridique de la SNCF, 30 septembre 2003

Section 2- La mise en place d'une convention d'embranchement particulier

Initialement, un droit à l'embranchement était accordé par la loi de finances du 13 avril 1898¹³⁶ et la loi du 3 décembre 1908 à certaines catégories d'embranchés : les propriétaires et concessionnaires de magasins généraux, les concessionnaires d'ouvrages publics, ou propriétaires d'outillages privés dûment autorisés sur les ports maritimes ou de navigation intérieure, les propriétaires de carrières, de mines, d'usines.¹³⁷ Pour les autres, il s'agissait seulement d'une faculté. Cependant, les pouvoirs publics de l'époque avaient mis en place certaines mesures contraignant les EF à l'éventuel raccordement d'un embranché si le refus de conclure une convention paraissait arbitraire. En effet, les compagnies ne pouvaient pas subordonner l'octroi de l'embranchement à des règles exorbitantes du droit commun. De ce fait il semble que cette faculté d'embranchement apparaissait en réalité davantage comme un droit à l'embranchement.

Une réforme de 1971 modifiant le décret du 31 août 1937 portant création de la SNCF modifie la situation précédente en remettant en cause l'existence de ce « droit de fait » à embranchement. En effet, il apparaît désormais que la SNCF est libre de définir le service qu'elle est en mesure d'offrir. Ainsi, la SNCF, désormais, peut librement et arbitrairement négocier l'établissement d'une convention d'embranchement, en fonction de son intérêt commercial puisque les pouvoirs de coercition détenus jusqu'alors en la matière par les autorités publiques ont été supprimés.

Puis la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 procédant à nouveau à une réforme de la SNCF en lui conférant notamment le statut d'EPIC, confirme le régime précédent. En effet, le cahier des charges de la SNCF de 1983 prévoit que « *les conditions techniques, juridiques et financière d'établissement et d'exploitation des embranchements particuliers raccordés au réseau ferré national sont arrêtés entre la SNCF et les propriétaires d'embranchements particuliers* ». ¹³⁸ De plus, la SNCF est libre d'apprécier l'opportunité de la fourniture d'un embranchement particulier.

¹³⁶ Art. 12

¹³⁷ JurisClasseur Transport, fascicule 695, Transport ferroviaire, embranchements particuliers ou installations terminales embranchées, Ph. Taiana, juriste d'entreprise à la direction juridique de la SNCF, 30 septembre 2003

¹³⁸ Art. 5

Parallèlement, à cette époque, la SNCF élabore un nouveau type de convention relative à l'établissement des ITE, les « conventions types d'embranchement particulier » lesquelles précisent les conditions générales d'exploitation des ITE et les conditions spécifiques à chaque embranchement. Cette convention type devait alors être complétée par :

- Un modèle de plan d'EP ;
- Un modèle de convention de prestation de services complémentaires à la desserte assurée par la SNCF ;
- Un modèle de demande de création d'un sous-embranchement ;
- Un modèle de convention de sous-embranchement ;
- Un modèle de convention de location d'EP ;
- Un modèle de demande de co-utilisation de l'EP.

Cependant, à l'opposé des contrats types prévus par la LOTI qui s'appliquent en cas de défaillance des parties dans la conclusion de leur contrat de transport, ces conventions types n'ont aucune valeur juridique puisqu'elles n'ont été approuvées que par l'Association nationale des propriétaires et usagers d'ITE et non par le législateur. L'objet de la convention d'embranchement est de fixer les conditions de construction, d'entretien, de modification, d'exploitation et de fermeture d'un embranchement.

Suite à la réforme institutionnelle du transport ferroviaire instaurée par la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF, le régime de 1982 est maintenu tout en prévoyant que désormais la convention d'embranchement est conclue entre trois parties : RFF, la SNCF et le propriétaire embranché.¹³⁹

Cependant la réforme instituée par l'ordonnance du 2 août 2005 prévoit que l'autorité portuaire se substitue, à la date de l'entrée en vigueur de la convention ou de l'arrêté de répartition, à RFF et à la SNCF en ce qui concerne le raccordement des installations terminales embranchées aux voies ferrées portuaires. Ainsi, désormais, la SNCF et RFF seront compétents dans l'hypothèse où l'embranchement particulier sera directement raccordé au RFN. Leur compétence sera en revanche exclue pour le raccordement des ITE aux VFP, puisque la convention les concernant n'est plus conclue qu'entre le particulier embranché et l'autorité portuaire.

¹³⁹ JurisClasseur Transport, fascicule 695, Transport ferroviaire, embranchements particuliers ou installations terminales embranchées, Ph. Taiana, juriste d'entreprise à la direction juridique de la SNCF, 30 septembre 2003

Le raccordement des ITE à l'ensemble du réseau ferré national et aux voies ferrées portuaires se fait désormais sur le même modèle que le raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national, à travers une convention établie entre l'embranché et le gestionnaire d'infrastructure. Cette convention comporte alors deux types de dispositions : elle définit les modalités de raccordement d'une part, et les modalités de circulation d'autre part. Cependant, la convention de raccordement ne traite plus de la desserte des ITE qui fera l'objet d'une convention de desserte, indépendante de la convention d'embranchement et qui sera conclue entre l'embranché et une entreprise ferroviaire de son choix.

Ainsi, avec l'ouverture à la concurrence, les embranchements particuliers, sur le modèle des voies ferrées portuaires, pourront être desservis par plusieurs entreprises ferroviaires. En d'autres termes, la fin du monopole de la SNCF sur la circulation ferroviaire concerne aussi la desserte des ITE. De plus, les embranchés disposant du matériel nécessaire pourront desservir leurs voies eux-mêmes.

ITE de GEODIS sur le port de Bonneuil-sur-Marne (Ports de Paris)





CONCLUSION

La problématique relative aux voies ferrées portuaires concerne le statut de ces voies et donc la législation applicable sur le réseau ferré portuaire. En effet, l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 redéfinit le cadre juridique du réseau ferré national, ce qui s'explique notamment par le transfert de la propriété des voies ferrées portuaires aux ports par l'Etat. Désormais, la gestion de ces voies qui relevait jusqu'alors de RFF, est de la compétence de l'autorité portuaire laquelle est alors confrontée à l'exercice d'une fonction nouvelle et inconnue.

La circulation sur ces voies est rendue plus délicate par la politique d'ouverture à la concurrence de l'activité de transport ferroviaire de marchandises instaurée par l'UE. En effet, les opérateurs ferroviaires susceptibles d'emprunter les voies ferrées portuaires étant de plus en plus nombreux, la gestion de la sécurité relative aux circulations doit être davantage encadrée. De plus les sillons sont à partager entre de nombreux opérateurs.

La gestion et l'utilisation des voies ferrées portuaires se font donc dans le respect du principe communautaire de libre concurrence et un objectif de sécurité définis par l'UE. L'ouverture à la concurrence a progressivement amené l'activité ferroviaire à se réorganiser. Ainsi la réforme réalisée par l'ordonnance du 2 août 2005 concernant les voies ferrées portuaires tente de clarifier leur régime juridique.

La gestion des voies ferrées portuaires ne relève désormais plus de RFF et de la SNCF mais des ports qui ne savent pas comment exercer cette mission. Ce transfert semble donc poser un premier problème. On peut alors envisager une gestion calquée sur le modèle de gestion de la SNCF qui était appliqué jusqu'à l'adoption de cette ordonnance.

On peut encore se demander si l'ordonnance de 2005 clarifie réellement le régime juridique des voies ferrées portuaires ; en effet, il semble que les dispositions actuelles relatives à ces voies ne soient pas davantage regroupées ni plus précises qu'avant le transfert. En effet, d'une part les dispositions relatives aux voies ferrées portuaires restent dispersées dans différents textes. D'autre part, il semble que la gestion et la circulation relatives aux voies ferrées portuaires seront différentes d'un domaine portuaire à l'autre, notamment eu égard aux différentes possibilités de délégation de la gestion de l'infrastructure, ainsi qu'aux différents niveaux de sécurité mis en place par chaque autorité portuaire.

Enfin, l'efficacité de cette réforme en ce qui concerne le statut des voies ferrées portuaires peut être remise en cause notamment eu égard à l'absence de définition réelle des voies ferrées portuaires.

Bibliographie

- Ouvrages généraux :

- Cours de transport ferroviaire, R. Lang, 2010-2011.
- Cours de transport ferroviaire, M. Mombet, 2010-2011.
- « Droit des contrats administratifs », L. Richier, L.G.D.J, 3^{ème} ed.
- « Droit des transports », I. Bon-Garin, M. Bernadet, Y. Reinhard, Précis Dalloz, 2010.
- Jurisclasseur administratif.
- Jurisclasseur transport.
- Lamy transports (tome 2).

- Revue :

- L'Antenne.
- Journal de la Marine Marchande.
- Revue juridique de l'économie publique.
- Transports actualités.

- Mémoires et rapports :

- « Mission d'expertise des conditions financières de retour sous la gestion du port autonome du Havre des voies ferrées portuaires », R. Genevois, 3 juin 2005.
- « Les concessions de plage », A-C. Naudin, CDMT, 2007.
- « L'interopérabilité des systèmes ferroviaires », J-M. Moreau, CDMT, 2008.
- « Les conséquences de la réforme portuaire sur les entreprises de manutention », F. Giullo, CDMT, 2009.

- Codes :

- Code des marchés publics.
- Codes des ports maritimes.
- Code de la propriété des personnes publiques.
- Code des transports.

- Sites internet :

- www.araf.fr
- www.books.google.fr
- www.cgpm.org
- www.developpement-durable.gouv.fr
- www.eur-lex.europa.eu
- www.legifrance.gouv
- www.legrenelle-environnement.fr
- www.lexisnexis.fr
- www.marseille-port.fr
- www.regulation-ferroviaire.fr
- www.rff.fr
- www.securite-ferroviaire.fr
- www.senat.fr
- www.sncf.fr
- www.trains-et-trainz.fr
- www.vfli.fr

Annexes

- **Annexe n°1** : Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes.
- **Annexe n°2** : Décret n° 2008-887 du 2 septembre 2008 relatif à l’incorporation dans le réseau ferré national ou au retranchement de voies à la suite de la constitution du réseau des voies ferrées portuaires des Ports autonomes de La Rochelle, du Havre, de Nantes – Saint Nazaire, de Rouen, de Bordeaux, de Dunkerque et de Marseille.
- **Annexe n°3** : Arrêté du 7 mars 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Marseille.
- **Annexe n°4** : Projet de convention de raccordement d’une installation terminale embranchée (non électrifiée) au réseau ferré national (extrait).

Annexe n° 1

Ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative).

NOR: EQUX0500157R

Le Président de la République,

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

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu le code des ports maritimes ;

Vu le code de la défense ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de procédure pénale ;

Vu la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat ;

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

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, notamment ses articles 31 et 104 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande en date du 4 juillet 2005 ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

TITRE Ier : DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DES PORTS MARITIMES.

Article 1

A modifié les dispositions suivantes :

- Créé Code des ports maritimes - art. L301-1 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L302-1 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L302-2 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L302-3 (VT)

- Créé Code des ports maritimes - art. L333-1 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L333-2 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L334-1 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L341-1 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L341-2 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L342-1 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L343-1 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L343-2 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L343-3 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L344-1 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L344-2 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L344-3 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L344-4 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L345-1 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L345-2 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L345-3 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L345-4 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L345-5 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L345-6 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L346-1 (V)
- Créé Code des ports maritimes - art. L346-2 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L351-1 (VT)

Article 2

A modifié les dispositions suivantes :

- Abroge Loi n°83-663 du 22 juillet 1983 - art. 7 (Ab)
- Abroge Code général des collectivités territoriales - art. L2213-22 (Ab)
- Abroge Code général des collectivités territoriales - art. L3221-6 (Ab)
- Modifie Code général des collectivités territoriales - art. L4424-22 (V)

TITRE II : DISPOSITIONS RELATIVES AUX VOIES FERRÉES PORTUAIRES

Chapitre Ier : Dispositions modifiant le livre IV du code des ports maritimes.

Article 3

A modifié les dispositions suivantes :

- Abroge Code des ports maritimes - art. L332-3 (Ab)
- Abroge Code des ports maritimes - art. L332-4 (Ab)
- Abroge Code des ports maritimes - art. L361-1 (Ab)
- Abroge Code des ports maritimes - art. L361-2 (Ab)
- Modifie Code des ports maritimes - art. L411-1 (VT)
- Modifie Code des ports maritimes - art. L411-2 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L411-3 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L411-4 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L411-5 (VT)
- Créé Code des ports maritimes - art. L411-6 (V)
- Créé Code des ports maritimes - art. L411-7 (V)
- Créé Code des ports maritimes - art. L411-8 (VT)
- Abroge Code des ports maritimes - art. L421-1 (Ab)
- Abroge Code des ports maritimes - art. L441-1 (Ab)
- Abroge Code des ports maritimes - art. L451-1 (Ab)

Chapitre II : Dispositions transitoires.

Article 4

Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 61

A l'exception des installations terminales embranchées, ont vocation à devenir des voies ferrées portuaires les voies ferrées, ainsi que leurs équipements et accessoires, exploitées par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, à l'intérieur de la circonscription des ports autonomes ou des limites administratives des autres ports, qui ne relèvent pas du réseau ferré national et qui participent à la desserte de la zone portuaire.

Pour chaque port, la répartition des voies et des installations entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires vise à faciliter l'organisation de la desserte ferroviaire du port. Elle est fixée par une convention de répartition entre l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la SNCF avant le 31 mars 2006 pour les ports autonomes et avant le 1er juillet 2007 pour les autres ports.

La convention de répartition précise la description des voies et des points d'échange, les limites foncières et les limites de gestion et d'entretien.

Les charges d'entretien et de gestion imputées à l'autorité portuaire du fait de cette répartition font l'objet d'une compensation. La compensation est déterminée forfaitairement en tenant compte du type des voies transférées, de leur longueur, des catégories d'équipements et accessoires qui s'y rattachent et des coûts correspondant à l'entretien et à la gestion de ces biens. Cette compensation ne donne lieu à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

La convention de répartition fixe le montant total de la compensation et la fraction incombant respectivement à Réseau ferré de France et à la SNCF. Elle détermine également les conditions de partage entre l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la SNCF du coût de l'éventuelle remise en état de ces voies et de leurs équipements.

La convention de répartition peut préciser également les modalités de transfert progressif, sur une période d'un an, des responsabilités de maintenance et de gestion de ces voies, de la SNCF à l'autorité portuaire.

A défaut de signature de la convention de répartition avant les dates prévues au deuxième alinéa, l'autorité ministérielle arrête la répartition dans le respect des objectifs définis au présent article, fixe la date à laquelle la répartition entre en vigueur et le montant des compensations et coûts de remise en état incombant respectivement à l'autorité portuaire, à Réseau ferré de France et à la SNCF.

NOTA:

Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, article 61 V : Les dispositions transitoires prévues aux articles 4 à 6 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 précitée, telles que modifiées par la présente loi, sont applicables aux voies ferrées portuaires des ports autonomes fluviaux. Toutefois, l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer disposent, pour conclure la convention de répartition, d'un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi.

Article 5 (différé)

- Modifié par Ordonnance n°2010-638 du 10 juin 2010 - art. 10
- Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

L'incorporation de voies ferrées portuaires dans le réseau ferré national ou le retranchement de telles voies, à la suite de la convention ou de l'arrêté de répartition, est prononcé par décret.

Les terrains faisant l'objet de l'intégration, des incorporations ou des retranchements sont apportés en pleine propriété selon le cas à Réseau ferré de France ou à l'autorité portuaire.

Les transferts de propriété en résultant sont effectués à titre gratuit. Ils ne donnent lieu à aucun versement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ou d'honoraires au profit d'agents de l'Etat ni aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités de prise en compte dans les comptes des entités intéressées de l'intégration des voies et accessoires dans leur patrimoine.

L'autorité portuaire se substitue, à la date de l'entrée en vigueur de la convention ou de l'arrêté de répartition, à Réseau ferré de France et à la SNCF dans leurs droits et obligations résultant des conventions de raccordement des installations terminales embranchées sur ces voies. Ces conventions de raccordement sont résiliées de plein droit sans indemnité un an après la mise en oeuvre de la convention ou de l'arrêté de répartition.

Article 6

- Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 61

Jusqu'à ce que l'autorité portuaire soit en mesure d'assurer elle-même l'entretien et la gestion de ses voies ferrées portuaires ou confie ces tâches à un tiers dans le cadre d'un marché public, d'une délégation de service public ou d'un contrat de partenariat et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2010, la SNCF continue à exercer cette mission selon des modalités définies par la convention ou l'arrêté de répartition.

Pendant cette période, l'autorité portuaire et la SNCF sont soumises mutuellement à un préavis de six mois avant tout changement dans l'organisation de ces prestations.

NOTA:

Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, article 61 V : Les dispositions transitoires prévues aux articles 4 à 6 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 précitée, telles que modifiées par la présente loi, sont applicables aux voies ferrées portuaires des ports autonomes fluviaux. Toutefois, l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer disposent, pour conclure la convention de répartition, d'un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi.

Article 7

Le Premier ministre et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au Journal officiel de la République française.

Par le Président de la République :

Jacques Chirac

Le Premier ministre,

Dominique de Villepin

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

Dominique Perben

Annexe n°2

Décret n° 2008-887 du 2 septembre 2008 relatif à l'incorporation dans le réseau ferré national ou au retranchement de voies à la suite de la constitution du réseau des voies ferrées portuaires des Ports autonomes de La Rochelle, du Havre, de Nantes – Saint Nazaire, de Rouen, de Bordeaux, de Dunkerque et de Marseille

NOR : DEVT0812010D

Le Premier ministre,

sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu la loi no 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu l'ordonnance no 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative), notamment son article 5 ;

Vu l'arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de La Rochelle ;

Vu l'arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome du Havre ;

Vu l'arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Nantes - Saint-Nazaire ;

Vu l'arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Rouen ;

Vu l'arrêté du 26 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Bordeaux ;

Vu l'arrêté du 4 mars 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Dunkerque ;

Vu l'arrêté du 7 mars 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Marseille,

Décrète :

Art. 1er. – Les voies ferrées ayant fait l'objet de la répartition prévue à l'article 4 de l'ordonnance du 2 août 2005 susvisée qui sont comprises à l'intérieur des limites du réseau des voies ferrées portuaires définies respectivement à l'article 1er de chacun des arrêtés de répartition susvisés et qui faisaient partie du réseau ferré national en sont retranchées.

Art. 2. – Les voies ferrées ayant fait l'objet de la répartition prévue à l'article 4 de l'ordonnance du 2 août 2005 susvisée qui ne sont pas comprises à l'intérieur des limites du réseau des voies ferrées portuaires définies respectivement à l'article 1er de chacun des arrêtés de répartition susvisés et qui ne faisaient pas partie du réseau ferré national y sont incorporées.

Art. 3. – Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et le secrétaire d'Etat 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 à Paris, le 2 septembre 2008.

FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire,*

JEAN-LOUIS BORLOO

Annexe n° 3

Arrêté du 7 mars 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Marseille

NOR : DEVT0805127A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,

- Vu le code des ports maritimes, notamment son livre IV ;
- Vu la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs modifiée ;
- Vu la loi no 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
- Vu la loi no 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports;
- Vu l'ordonnance no 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative), notamment son article 4 ;
- Vu le décret no 65-940 du 8 novembre 1965 portant création du Port autonome de Marseille ;
- Vu le décret no 72-338 du 21 avril 1972 portant délimitation de la circonscription du Port autonome de Marseille ;
- Vu le décret no 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;
- Vu le décret no 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;
- Vu le décret no 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire,

Arrête :

Art. 1er. – *Constitution du réseau des voies ferrées portuaires.*

Le réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Marseille est constitué par les voies ferrées telles qu'elles figurent sur le plan annexé (1).

Les limites entre le réseau ferré national et le réseau des voies ferrées portuaires de Marseille-Est sont :

- à l'extrémité nord du chantier d'Arenc, à la limite de la circonscription portuaire située au niveau de l'aiguille 521 ;
- à l'extrémité sud du chantier d'Arenc, au portail situé entre le signal Cv79 et la pancarte « Port sud »
- à l'entrée de Mourepiane, à la limite de la circonscription portuaire située après le viaduc sur l'autoroute A 55 au niveau du PK 2014.

La limite entre le réseau ferré national et le réseau des voies ferrées portuaires du bassin de Fos sont :

- pour Graveleau-Tellines, au point kilométrique 19,223 de la ligne 935903 situé à l'amont de la bifurcation de Malebargue qui donne accès à Port-Saint-Louis et à Graveleau ;
- pour le môle minéralier, au point kilométrique 15,630 de la ligne 935902 entre les signaux C51 et C52 ;
- pour Caronte, au point kilométrique 0,846 de la ligne 935111 entre les signaux C10 et C842.

Les installations et bâtiments annexes aux voies ferrées portuaires sont propriété de l'autorité portuaire. La sous-station électrique de Malebarge est propriété de Réseau ferré de France.

Les voies, installations et bâtiments annexes sont intégrés, en l'état, au réseau des voies ferrées portuaires.

Art. 2. – *Gestion des installations de sécurité.*

Les installations de sécurité situées sur le réseau ferré national et commandées par un poste d'aiguillage appartenant au réseau ferré portuaire doivent être exploitées et maintenues selon les règles en vigueur sur le réseau ferré national.

Les servitudes mutuelles et les charges liées au fonctionnement, au contrôle ou à l'entretien d'installations de sécurité donnent lieu à un accord formalisé dans la convention de raccordement entre le port autonome et Réseau ferré de France.

La convention de raccordement entre Réseau ferré de France et l'autorité portuaire prévue par l'article L. 411-3 du titre IV du code des ports maritimes précisera notamment les modalités de gestion des installations à l'interface entre les réseaux.

Art. 3. – *Entrée en vigueur de la répartition.*

La répartition telle que définie à l'article 1er entre en vigueur un mois après la publication du présent arrêté ou, en cas d'incorporation au réseau ferré national ou de retranchement des voies, à la publication du décret mentionné au deuxième alinéa de l'article 5 de l'ordonnance du 2 août 2005 susvisée.

Pour l'exercice par l'autorité portuaire des responsabilités de gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) communique à l'autorité portuaire, dans un délai maximal de trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la répartition, l'ensemble des règles appliquées à l'infrastructure, notamment les référentiels d'entretien des installations et de contrôle de leur bon fonctionnement, les règles de circulation à respecter par les entreprises ferroviaires, les règles et les modalités de gestion des circulations.

Art. 4. – *Dispositions relatives à l'entretien et l'exploitation durant la période transitoire.*

Au plus tard jusqu'au 31 décembre 2008, l'autorité portuaire peut confier à la SNCF les prestations d'entretien et de gestion de ses voies ferrées portuaires sans mise en concurrence. Ces prestations donnent lieu à rémunération calculée sur la base d'un montant annuel, au prorata du nombre de semaines correspondant à l'exercice de ces missions après l'entrée en vigueur de la répartition. Ce montant annuel est fixé par convention entre la SNCF et l'autorité portuaire prenant effet à l'entrée en vigueur de la répartition. A défaut de convention, le montant est fixé forfaitairement à 620 000 € pour ces prestations d'entretien et de gestion des voies ferrées portuaires et de gestion de la circulation des trains. Il peut être mis fin à la période transitoire avant le 31 décembre 2008, en application de l'article 6 de l'ordonnance no 2005-898 du 2 août 2005.

Art. 5. – *Modalités financières de la répartition.*

La compensation financière prévue à l'article 4 de l'ordonnance du 2 août 2005 susvisée est plafonnée à 9 002 000 €.

Elle est versée par Réseau ferré de France à l'autorité portuaire dans les conditions suivantes :

- 80 % dans un délai de deux mois à compter de l'entrée en vigueur de la répartition ;
- tout ou partie des 20 % au plus tard le 1er juillet 2011, sous réserve de l'atteinte d'objectifs de performance qui seront définis par le directeur général de la mer et des transports et notifiés par lui au

directeur général du Port autonome de Marseille et au président de Réseau ferré de France au plus tard le 31 décembre 2008.

Art. 6. – Le directeur général de la mer et des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 7 mars 2008.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général

de la mer et des transports,

D. BURSAUX

Annexe n°4

Région : PACA

Département : Var

Ligne : 930 000 Marseille - Vintimille

Gare de : LES ARCS

Version du 25/05/2010 –solution de base, sans option et non électrifiée

**CONVENTION DE RACCORDEMENT
D'UNE INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE
(non électrifiée)
AU RESEAU FERRE NATIONAL
N° 40 930000 1354 A001**

(extrait)

ENTRE :

La Communauté d'Agglomération Dracénoise dont le siège est Square Mozart – BP 129 – 83004 Draguignan Cedex, ci-après dénommée l'embranché, représentée par Monsieur Olivier AUDIBERT-TROIN, son Président, dument habilité par délibération du conseil communautaire du

Et

Réseau ferré de France (RFF) - établissement public national à caractère Industriel et commercial, créé par la loi du 13 Février 1997 - immatriculé au registre du commerce de Paris sous le n° B 412 280 737, dont le siège est 92 avenue de France, 75648 Paris cedex 13, ci-après dénommé « RFF », représenté par Monsieur Marc SVETCHINE Directeur régional de la région Provence Alpes Côte d'Azur,

IL A ETE PREALABLEMENT EXPOSE QUE :

Au terme de la loi n° 97-135 du 13 février 1997, RFF est propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré national. A ce titre, RFF assure la maîtrise d'ouvrage des travaux d'investissements sur ce réseau et assure les relations commerciales et contractuelles avec les personnes embranchées sur le réseau ferré national.

Il résulte par ailleurs de l'article 1^{er} alinéa 2 de cette loi que compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurées par la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF-GID) pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF. Il est dès lors précisé que ces missions seront assurées par la SNCF-GID dans le cadre de l'exécution de la présente convention pour la partie correspondant au réseau ferré national.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIVIT :

La Communauté d'Agglomération Dracénoise désirant mettre le parc d'activités des BREGUIERES de la commune des Arcs sur Argens en communication avec le réseau ferré national, au moyen d'une installation terminale embranchée (ITE), les signataires arrêtent, par la présente convention, les conditions d'établissement et d'entretien des installations ferroviaires de ladite ITE, qui se compose de deux parties distinctes.

Il est précisé que la délimitation entre infrastructure de première partie et infrastructure de seconde partie est opérée selon les modalités définies aux articles 1^{er} et 3 de la présente convention.

I - DISPOSITIONS TECHNIQUES

TITRE 1^{er} : DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREMIERE PARTIE DE L'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE (ITE)

Article 1 – Définition de la première partie

La première partie de l'ITE, propriété de RFF et située sur son domaine public, comprend toutes les installations nécessaires au raccordement de la voie privative (ou à usage privatif) de l'embranché aux voies du réseau ferré national.

L'ITE est raccordée au Point Kilométrique (PK) n°135,468 de la ligne n° 930 000 de Marseille à Vintimille (gare de rattachement : Les Arcs). La limite entre la 1^{ère} et la 2^{nde} partie est précisée par le plan annexé à la présente convention.

Article 2 – Création, entretien et modification de la première partie

Sans préjudice des modalités de financement des travaux de réalisation et de modification dans la convention de financement prévues par ailleurs, RFF assure lui-même ou fait assurer par SNCF-GID : les travaux de réalisation et de modification des installations constituant la première partie de l'ITE, l'entretien des dites installations et leur exploitation, à l'exception des cas où les entreprises ferroviaires l'assurent elles-mêmes.

Tout renouvellement des installations de première partie donnera lieu à la rédaction d'une nouvelle convention de financement qui fixera les modalités de financement par l'embranché des installations à renouveler. A défaut d'accord de l'embranché sur la prise en charge des frais de renouvellement, RFF se réserve le droit de résilier la présente convention, sans indemnité, moyennant un préavis de trois mois.

TITRE 2 : DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECONDE PARTIE DE L'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE (ITE)

Article 3 - Définition

La seconde partie de l'ITE comprend les installations ferroviaires privées ou à usage privatif, situées au-delà de la limite du réseau ferré national définie à l'article 1 ci-dessus.

Article 4 - Création, entretien et modification de la seconde partie Les travaux de réalisation, de modification ou d'aménagement complémentaire des installations constituant la seconde partie sont effectués et financés par l'embranché.

Sous réserve du respect des exigences légales et des normes applicables, l'embranché est seul responsable de la conception et de la réalisation de la seconde partie de l'ITE et du choix du matériel qui la compose.

Par ailleurs, si l'embranché envisage de créer ou de modifier des installations de seconde partie qui seront ou sont nécessairement interfacés avec les installations de RFF (telles qu'installations de traction électrique, de sécurité ou de signalisation), il doit informer au préalable RFF ou son gestionnaire d'infrastructure délégué de la nature des travaux à réaliser préalablement à la mise en service de ces installations et dans le but de permettre l'exploitation du réseau.

Les installations de la seconde partie de l'ITE sont entretenues et exploitées par l'embranché de telle manière qu'elles permettent la circulation du matériel roulant en toute sécurité.

Elles doivent être visitées et maintenues par une entreprise qualifiée ou du personnel qualifié au regard des prestations à effectuer et désignés par l'embranché.

Elles doivent être visitées et maintenues par une entreprise qualifiée ou du personnel qualifié au regard des prestations à effectuer et désignés par l'embranché.

Article 5 - Gestion des Installations Fixes de Traction Électrique - IFTE de la seconde partie

Sans objet.

Article 6 - Occupation du domaine public de RFF (en cas d'occupation par l'embranché de terrains situés sur le domaine public ferroviaire et servant d'assiette de voie nécessaire aux installations de seconde partie de l'ITE)

RFF autorise l'embranché à occuper, à compter du **1^{er} juillet 2010**, le terrain repéré sur le plan annexé à la présente convention pour y édifier les installations de seconde partie.

Cette autorisation n'emporte pas l'octroi de droit réel.

La superficie du terrain occupé est de **633 m²**.

La redevance annuelle d'occupation correspondante est de **3798 € (HT)**.

Le montant de la redevance est révisable chaque année à la date d'anniversaire d'application de la convention en fonction de l'évolution de l'indice national du bâtiment (symbole BT01) entre l'indice de référence et le dernier indice publié à la date anniversaire, cette évolution étant appliquée à la redevance initiale.

L'indice de référence est celui de **juin 2006 soit 723,0**.

La redevance annuelle d'occupation est payable à terme à échoir et en totalité au début de chaque année.

A compter de la mise en service de la 1^{ère} partie d'ITE réalisées par RFF et notifiée selon les dispositions de l'article 9 ci-après, cette redevance sera due et modifiée à la même date et dans la même proportion que la redevance annuelle de raccordement

RFF se réserve le droit de retirer, sans indemnité au profit de l'embranché, au-delà des cinq premières années après l'entrée en vigueur de la présente convention, l'autorisation

d'occupation de ces terrains d'assiette, dans le cas où ce retrait s'imposerait pour permettre toute affectation d'intérêt général ou toute exécution de travaux rendus nécessaires par l'exploitation, la modification ou l'extension des installations ferroviaires de RFF. Dans ce cas, RFF avisera l'embranché au moins six mois à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception.

En cas de résiliation pendant les cinq premières années de la convention, une indemnité sera versée à l'embranché qui (I) sera calculée selon la formule suivante :

$$I = M \times a / 5$$

M = représente la valeur du matériel de voies installé sur le domaine public attestée par le montant des factures émises pour la pose dudit matériel

a = représente en années entières, la différence entre 5 et le nombre d'années d'occupation.

TITRE 3 – ROLE DU GID SUR L'ETABLISSEMENT, L'ENTRETIEN ET LA MODIFICATION DE L'ITE

SNCF-GID sera consultée en temps utile et aux différents stades d'établissement de l'ITE ou de sa modification, en particulier de la première partie, dont la SNCF-GID aura la charge de la maintenance et de l'exploitation.

Cette consultation porte en particulier sur : la définition des ouvrages et des équipements, l'analyse des impacts de la réalisation de l'investissement projeté sur la gestion des circulations des trains.

En outre, l'embranché fournira les éléments nécessaires à l'élaboration par SNCF-GID de la consigne locale d'exploitation que doivent respecter les entreprises ferroviaires pour l'accès à l'ITE (article 10 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006).

(...)

Table des matières

INTRODUCTION.....	1
PARTIE I- L' EVOLUTION DU REGIME JURIDIQUE DES VOIES FERREES PORTUAIRES.....	9
Titre 1- Un régime soumis au principe de libre concurrence.	9
Chapitre 1- L'ouverture progressive du fret ferroviaire à la concurrence par l'UE	10
<i>Section 1 – Les principes généraux posés par le TFUE.....</i>	10
<i>Section 2 - Une ouverture décidée à travers les directives communautaires.....</i>	13
Chapitre 2- L'application du principe de libre concurrence en droit interne français.....	16
<i>Section 1- La transposition du principe de libre concurrence par la France</i>	16
<i>Section 2- La mise en place d'organes de régulation et de contrôle.....</i>	19
Titre 2- Le statut des voies ferrées portuaires	25
Chapitre 1- Le transfert de la gestion des voies ferrées portuaires aux ports	25
<i>Section 1- La nouvelle mission des ports</i>	25
<i>Section 2- Les ports à la recherche de gestionnaires d'infrastructure délégués</i>	30
Chapitre 2- La gestion contractuelle des voies ferrées portuaires	32
<i>Section 1- Les différents contrats envisageables quant à la délégation de leur mission de gestionnaire d'infrastructure par les ports</i>	33
<i>Section 2- Le choix réfléchi du contrat.....</i>	37
PARTIE II : L'ACCES AUX VOIES FERREES PORTUAIRES.....	40
Titre 1 : Les modalités d'accès au voies ferrées portuaires.....	40
Chapitre 1- Un réseau ferré portuaire largement accessible aux opérateurs ferroviaires	40
<i>Section 1- L'élargissement progressif de l'accès au réseau</i>	41
<i>Section 2- L'ouverture du réseau à de nouveaux opérateurs ferroviaires : l'émergence des opérateurs ferroviaires de proximité.....</i>	44
Chapitre 2- Les voies ferrées portuaires : un accès soumis à des formalités sur le modèle du réseau ferré national	50
<i>Section 1- Les conditions relatives aux entreprises ferroviaires.....</i>	50
<i>Section 2- Les conditions relatives aux gestionnaires d'infrastructures</i>	55
Titre 2- La gestion de l'interface réseau ferré national / voies ferrées portuaires	60
Chapitre 1- Le raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national.	60
<i>Section 1- La mise en place d'une convention de répartition entre RFF, la SNCF et l'autorité portuaire.....</i>	60
<i>Section 2- La mise en place d'une convention de raccordement.....</i>	63
Chapitre 2- L'accès aux installations terminales embranchées	64

<i>Section 1- La notion d'embranchement particuliers et d'ITE</i>	<i>64</i>
<i>Section 2- La mise en place d'une convention d'embranchement particulier.....</i>	<i>69</i>
CONCLUSION	76
BIBLIOGRAPHIE.....	79
ANNEXES.....	81
TABLE DES MATIERES.....	101