

4 mars 1996

COMMUNIQUE

Le rapport introductif au débat national sur l'avenir du transport ferroviaire a été remis le 29 février 1996 à M. Bernard PONS, Ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, et à Mme Anne-Marie IDRAC, Secrétaire d'Etat aux transports.

Ce rapport a été rédigé par un groupe de travail, présidé par Claude MARTINAND, qui a procédé à l'audition de l'ensemble des parties intéressées par les enjeux de la politique ferroviaire : élus, organisations syndicales, usagers, représentants des différentes professions du secteur des transports, experts.

Le rapport est destiné à servir d'introduction et de support aux débats qui auront lieu au cours des prochaines semaines au sein des conseils régionaux et des conseils économiques et sociaux régionaux, puis au sein du Conseil national des transports et du Conseil économique et social. A travers "vingt questions pour un débat", il s'efforce de comprendre les enjeux mis en évidence par la crise de fin 1995 et de dégager des perspectives d'avenir pour le transport ferroviaire.

Dans ce but, le rapport évoque, à la lumière des évolutions récentes, les perspectives de développement pour les différentes activités du transport ferroviaire : transports régionaux et locaux, grandes lignes de voyageurs, transport de marchandises. Il cherche à définir la place du transport ferroviaire et le rôle de la SNCF dans la politique des transports à conduire en France dans le contexte européen.

Affirmant la nécessité d'une clarification du rôle respectif de la SNCF et des pouvoirs publics, il souligne l'importance particulière à cet égard de la question du choix des infrastructures, de leur financement et de la tarification de leur usage.

Estimant au total que l'avenir du transport ferroviaire dépend, pour l'essentiel, de l'amélioration des performances de l'entreprise, le rapport considère que l'enjeu principal est de définir, dans la concertation, les voies de la modernisation de l'entreprise, modernisation qui doit impérativement accompagner son nécessaire assainissement financier afin d'assurer un redressement durable.

En conclusion, le rapport souligne le rôle des pouvoirs publics pour aider l'entreprise à se moderniser et insiste sur les deux risques qui lui paraissent devoir être évités : le statu quo et les demi-mesures tant de la part de l'Etat que de l'entreprise.

VINGT QUESTIONS POUR UN DEBAT

I- Transports régionaux et locaux :

I-1 Le droit aux transports à un « coût raisonnable pour la collectivité » :

1. 1 F par voyageur-kilomètre, est ce l'ordre de grandeur de la subvention maximale pour assurer la solidarité territoriale ? Faut-il prévoir plus dans certaines régions défavorisées, la montagne par exemple ?

I-2 Les expérimentations de régionalisation prévues par la loi à la suite au rapport Haenel :

2. Quelles clarifications nécessaires dans les rôles respectifs de l'Etat, des Régions et de la S.N.C.F. ?

3. Quels principes fixés au niveau national et quelle liberté contractuelle pour les régions dans leurs relations avec la S.N.C.F. ?

4. Quelle coopération des régions, des départements et des autorités urbains pour améliorer les déplacements des usagers de bout en bout ? Au-delà du schéma régional, faut-il clarifier au plan législatif les compétences des collectivités locales en matière de transports ?

II- Les grandes lignes.

5. Faisabilité économique et financière du schéma directeur T.G.V. ? Nouveau schéma directeur grande vitesse combinant lignes classiques portées à 200/220 km/h et lignes nouvelles dans un réseau maillé ?

6. Avenir des autres liaisons : vers une logique interrégionale ?

7. Quelle péréquation tarifaire dans un univers concurrentiel ?

8. Quel avenir des tarifs sociaux ? Quelle articulation avec les tarifs commerciaux ?

III- Transports de marchandises.

9. Perspective à long terme dans le cadre européen : quel réseau majeur ?

10. Développement du transport combiné : faut-il clarifier les rôles de la S.N.C.F. (peut-on concurrencer ses clients ?)

11. Groupe S.N.C.F. : peut-on coopérer franchement avec toute une profession, les routiers, si les plus gros opérateurs de cette profession sont dans votre groupe ?

12. Fret S.N.C.F. : pour survivre, faut-il plus d'autonomie, ses propres moyens voire ses propres infrastructures dans certains cas ?

IV- Infrastructures :

13. En matière d'infrastructures, quelles évolutions apparaissent envisageables ou souhaitables, qui soient conformes au principe : « Qui est responsable, décide et paie » ?

14. Faut-il actualiser le chapitre S.N.C.F. de la loi de 1982 (LOTI) notamment l'article 18 sur les missions de l'entreprise ?

V- Les voies de la modernisation de l'entreprise.

15. Quels **indicateurs de performance** cohérents entre eux pour évaluer les résultats de l'entreprise : qualité de service, productivité globale (et pas seulement productivité apparente du travail), résultats financiers ?

16. Faut-il des **mécanismes incitatifs** entre l'Etat, l'entreprise et les cheminots : quels objectifs atteindre, quels justes retours si les objectifs sont atteints ou dépassés pour l'entreprise et pour les cheminots ?

17. L'entreprise est-elle en mesure de se transformer assez vite et assez fort pour s'inscrire dans un processus de redressement et dans un esprit de reconquête ?

VI- Les questions financières et l'avenir du chemin de fer.

18. Le désendettement : au delà des dispositifs techniques à imaginer, quels types de dispositions doivent être prises pour que la situation actuelle ne se renouvelle pas ?

19. Où mettre en priorité **d'éventuels crédits publics supplémentaires** ? Régionalisation après audit KPMG, désendettement, investissements, tarifs sociaux... ?

Conclusion :

20. Comment passer des chemins de fer d'hier à ceux de demain, dans les meilleures conditions pour les usagers, les contribuables et les cheminots ?

Introduction

La **nécessité d'un débat** sur l'avenir du transport ferroviaire, replacé dans le cadre de la politique globale des transports, a été ressentie, fin 1995, comme un préalable à l'élaboration de solutions à la crise des chemins de fer et de la SNCF. Compte-tenu de la gravité de la situation, le gouvernement a fait sienne cette demande et a mandaté un groupe de travail pour présenter un rapport introductif au débat national et aux débats régionaux. Ce rapport a été élaboré après avoir entendu la plupart des organisations ou associations nationales représentant les différents acteurs économiques et sociaux concernés.

La **difficulté de ce débat** est grande car c'est, à la fois, un débat d'experts et un débat de société. Les dimensions en sont multiples ; les diagnostics des uns ou des autres sur les causes de la crise sont contrastés et parfois opposés, sans parler des querelles sémantiques (usagers et clients, entreprise et service public...) et de la dimension affective, voire passionnelle, du problème ainsi que du nombre étonnant de gens qui ont des idées sur ce qu'il faudrait faire.

Clarifier et simplifier le débat pour le centrer sur l'essentiel, dissocier les principaux aspects pour tenter de les réarticuler ensuite, telle est la méthode retenue, assez naturelle au pays de Descartes.

En préambule, il n'est pas inutile de proposer pour ce débat quatre finalités principales :

- **chercher à comprendre** les enjeux mis en évidence par la crise de fin 1995 et les différentes attentes des usagers ou clients, des cheminots et de la société toute entière à l'égard des chemins de fer ; cette crise revêt des aspects multiples : sociaux, économiques, financiers, culturels et, bien sur, politiques ;
- **dégager des perspectives d'avenir pour le transport ferroviaire** au sein du système de transport national et européen, en réponse aux besoins ou demandes des différents acteurs économiques et sociaux, tout en ménageant les finances publiques ;
- **clarifier les rôles respectifs des pouvoirs publics et de la SNCF** pour mieux concilier missions d'intérêt général et réponses aux attentes de marchés compétitifs et ouverts ;
- **contribuer à dégager les voies de la modernisation** de l'entreprise par la fixation d'objectifs de performances accompagnant l'assainissement financier de l'entreprise, de manière qu'une telle situation ne se reproduise plus.

De multiples explications sont avancées pour comprendre la crise. Les responsabilités respectives des pouvoirs publics, de l'entreprise et de son environnement dans la situation actuelle ne font pas consensus !

Pour les uns, les autres modes de transport, essentiellement la route et spécialement les poids lourds, sont considérés comme largement responsables car favorisés par l'absence d'harmonisation de la concurrence : conditions de travail dégradées des routiers, non-paiement du coût des infrastructures et des coûts externes (insécurité, nuisances). Les pouvoirs publics prendraient insuffisamment en considération les questions de sécurité, d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de l'avenir à long terme (« développement durable ») et ne compenseraient pas suffisamment les missions de service public de l'entreprise, notamment pour les infrastructures que les chemins de fer, eux, paieraient intégralement. La dette en serait la conséquence.

Pour les autres, l'automobile, le camion, l'autocar sont, en général, plus attractifs, plus performants, mieux adaptés aux demandes des clients, alors que l'entreprise reste décalée par rapport à son environnement, insuffisamment performante, peu réactive, et qu'elle a commis des erreurs commerciales et stratégiques. La dette ne serait que le symptôme de cette situation. L'entreprise serait trop lourdement handicapée par des missions de service public excessives et floues et serait en permanence dans une situation de schizophrénie face à des demandes contradictoires.

Le présent rapport tente d'éclairer la validité de ces différents points de vue, tout en sachant qu'on est toujours partagé entre ses propres contradictions et qu'on admet difficilement ses propres « conflits intimes », selon l'expression de l'éditorialiste Favilla.

Quelques éléments chiffrés apparaissent d'emblée utiles au débat.

Le cahier de cartes, graphiques et tableaux, joint en annexe, retrace les principaux indicateurs relatifs aux trafics et à leur évolution, aux chiffres d'affaires, aux contributions publiques, aux investissements, à la part du transport ferroviaire et aux résultats financiers.

Les comparaisons internationales situent en général la France en moins mauvaise situation relative que les autres pays, mais la situation en valeur absolue est préoccupante.

Les mêmes données peuvent faire l'objet de présentations variées et de conclusions divergentes. A titre d'exemple, les dotations de l'État peuvent être amalgamées, ou ventilées, et comparées de manière plus ou moins arbitraire avec celles relatives à la route.

Le graphique retraçant les principaux indicateurs depuis 1920 est instructif car il montre que des problèmes financiers d'ampleur comparable se reproduisent périodiquement.

Les éléments suivants soulignent le caractère très préoccupant des problèmes :

- en 1995, les charges de personnel (43,8 milliards de F ou MMF) sont du même ordre de grandeur que les recettes commerciales (39,5 MMF) hors dotations publiques (52,2 MMF), elles-mêmes supérieures au chiffre d'affaires (51,9 MMF), du moins si on y inclut la dotation publique aux charges de retraites (18,6 MMF), ce qui est discutable ;
- malgré cinq ans de lourds investissements (100 milliards de F), le trafic stagne ou régresse et le **résultat, hors charges de la dette, régresse**, le déficit d'exploitation doublant entre 1994 (- 8,2 MMF) et 1995 (-16,6 MMF).

Remise en perspective du transport ferroviaire

Le chemin de fer est un mode de transport apparu avec la révolution industrielle du début du XIX^{ème} siècle et il en a été un des principaux moteurs. Ses atouts sont connus et s'appuient sur ses caractéristiques de transport guidé, organisé en réseau, répondant à des besoins massifs en toute sécurité avec une faible consommation d'énergie et d'espace et de faibles nuisances.

Ses handicaps résultent de coûts élevés (forte intensité en capital et en main-d'oeuvre), du manque de souplesse, des ruptures de charge et de la qualité de service souvent insuffisante face à celle, en progrès régulier, des concurrents. Bénéficiant des « effets de réseaux » (rendements croissants, productions liées marchandises et voyageurs, ...) ce mode de transport est progressivement devenu dominant au cours du XIX^{ème} siècle et l'est resté jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle.

Les difficultés financières récurrentes des réseaux privés, après la première guerre mondiale et la crise de 1930, les ont amenés à demander leur nationalisation en 1937, permettant la création de la SNCF. Cette dernière a joué un rôle décisif dans la reconstruction du pays jusqu'à la première crise pétrolière de 1974, qui a marqué l'apogée du trafic de marchandises.

Depuis, le transport ferroviaire est entré dans une période de stagnation, ou de déclin relatif, et de rétractation de son réseau, période au cours de laquelle les effets de réseau ont fonctionné à l'envers (spirale de déclin). L'apparition du TGV a cependant démontré les possibilités de renouveau du rail.

Quelques éléments de **prospective** méritent d'alimenter la réflexion pour l'avenir :

- **l'évolution des modes de vie**, la motorisation des ménages (80% aujourd'hui), la montée de l'individualisme et du consumérisme, l'accroissement de la mobilité des personnes, la transformation du territoire marquée par une urbanisation rapide et, de plus en plus, une métropolisation ;
- **l'évolution des systèmes de production, d'échange ou de distribution des marchandises**, leur internationalisation croissante, la révolution logistique et les « flux tendus », la diminution des produits pondéreux et la fragmentation des envois ;
- les possibilités nouvelles ouvertes par la « **révolution informationnelle** » pour gérer les réseaux et les flux, en temps réel, et accroître la fluidité, la sécurité et la capacité des réseaux ;
- les **évolutions institutionnelles** donnant un rôle accru aux agglomérations urbaines, aux régions et à l'Union Européenne ;
- les évolutions, différenciées selon les milieux et les pays, de la **hiérarchie des valeurs de la société**: temps, argent, solidarité, cohésion sociale, égalité, équité, protection des ressources naturelles, avenir de nos enfants et de la planète, ...

La majorité de ces évolutions ne sont guère favorables aux transports collectifs ou au transport ferroviaire mais, à **long terme**, des **inversions de tendance**, voire des **ruptures**, ne peuvent être exclues, au moins dans certaines régions très urbanisées et congestionnées, ou le long des grands corridors de transit, ou encore en montagne, mais sous réserve de la capacité du chemin de fer à saisir ces opportunités.

Chaque grande activité du transport ferroviaire mérite d'être examinée successivement, malgré les liens de chacune avec les autres, pour mettre en évidence quelques questions ou options majeures.

- Les transports régionaux et locaux *

La demande est liée à des besoins de la vie quotidienne pour des trajets fréquents et, en général, contraints (usagers captifs). Cependant, dans les zones urbaines denses, les usagers non captifs peuvent préférer le train quand la pénétration dans les centres des villes et le stationnement y sont difficiles ou coûteux.

Trois types de demandes sont concernées : trains de banlieue dans les grandes régions urbaines, **liaisons intercités** régionales ou interrégionales (qui assurent aussi l'accès au réseau de grandes lignes) et **desserte des zones rurales**.

A l'exception de la desserte des zones rurales, dont la satisfaction des besoins par le chemin de fer n'est pas évidente, **les autres demandes sont durablement en croissance** et représentent l'essentiel de la mobilité. Les trafics ont d'ailleurs lentement mais régulièrement augmenté jusqu'au début des années 1990.

Ces transports sont le domaine privilégié de la mise en oeuvre progressive du « **droit au transport** qui permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, **ainsi que de coût pour la collectivité** » (article 2 de la Loi d'orientation des transports intérieurs ou LOTI du 31 décembre 1982).

Le chemin de fer n'est pas, ou n'est plus, le seul moyen approprié pour satisfaire le droit au transport. Il n'est pas toujours la solution la plus efficace, ni la moins coûteuse.

- Il paraît donc utile d'avoir un ordre de grandeur indicatif de ce que la collectivité publique peut raisonnablement dépenser pour assurer l'équité territoriale et la solidarité. **Est-il raisonnable pour certains déplacements de dépenser plus de 1 F par voyageur-kilomètre ? Cette subvention devrait-elle éventuellement être différente dans certaines régions défavorisées, les régions de montagne par exemple ? Cet ordre de grandeur peut-il guider le choix des solutions les plus adéquates par les autorités publiques ?**

Ces transports régionaux, qui relèvent de manière caractérisée du service public, méritent plus d'attention. Des possibilités de modernisation et d'amélioration sensible de l'offre suscitent en général des réponses positives. L'exemple suisse (ou allemand) est là pour le prouver.

- **La clarification des rôles respectifs de l'État, des régions et de l'exploitant** est urgente dans le cadre des **expérimentations** prévues par la loi : peut-on rapidement lever ambiguïtés, réticences ou inquiétudes, voire hostilités des uns et des autres, pour arriver à une situation où les décisions seront prises au plus près des usagers ?

Cela concerne le réseau, les services et la tarification :

- **quelle doit être la part respective des principes généraux et de la liberté contractuelle ?** L'analyse financière des coûts actuels commanditée par les élus régionaux, la SNCF et l'État permet d'avancer dans la clarté. Les contrats de plan entre l'État et les régions constituent un moyen de moderniser l'infrastructure ou le matériel, tout en faisant jouer la solidarité nationale entre régions ;
- la **coopération des différentes autorités publiques** est indispensable pour offrir des services de bout en bout combinant les différents modes individuels ou collectifs ; **un schéma régional de transports** sera-t-il suffisant ou faudra-t-il **clarifier les compétences des régions, des départements et des autorités de transport urbain ?**

* *La question des transports parisiens n'est évidemment pas abordée dans ce rapport, compte-tenu de leurs spécificités institutionnelles.*

- Les transports de voyageurs à moyenne et longue distance

Les données reproduites en annexe montrent la croissance régulière du trafic global jusqu'à la fin des années 1980 puis sa stagnation et même son recul. Ces chiffres recouvrent la montée en puissance des trafics à grande vitesse depuis 1981 et, simultanément, l'érosion régulière des autres trafics. La croissance du trafic TGV s'essoufle elle-même, elle est moindre que prévu sur le TGV Nord, et la rentabilité des nouveaux TGV se dégrade sous le double effet de la hausse des coûts de construction et de la concurrence accrue de l'aérien depuis sa libéralisation.

La France est la mieux placée en Europe en part des trafics effectués par fer et en valeur absolue des trafics. Les perspectives de croissance subsistent à l'horizon 2015 mais supposent d'importants investissements.

Les domaines de pertinence sont très sensibles aux temps de parcours, aux prix et à la qualité de service, délimitant une catégorie de liaisons où le train est compétitif ; d'autant plus que les fréquences (cadencement) et les correspondances dans un réseau maillé sont attractives.

Deux interrogations majeures s'imposent aujourd'hui, elles portent sur:

- la **faisabilité économique et financière de la poursuite du schéma directeur des TGV** ; une mission d'expert doit éclairer ce point ;
- **l'avenir des liaisons non TGV**, notamment celles « court-circuitées » par des TGV du type Bordeaux-Lyon par Massy.

Quatre questions méritent donc d'être posées :

- faut-il élaborer le **nouveau schéma directeur ferroviaire en combinant** les voies nouvelles TGV et les améliorations des liaisons classiques portées à 200/220 km/h ? Ce réseau doit-il, autant que possible, rester maillé ou ne doit-il être dessiné qu'en fonction des seules prévisions de rentabilité économique et sociale ?

- **l'avenir des autres liaisons**, en déclin plus ou moins marqué, relève de la responsabilité de la SNCF à travers la **péréquation** interne mais elle a tendance à s'épuiser. A terme, ces liaisons ne relèvent-elles pas essentiellement d'une **logique inter-régionale** ?

- **la tarification voyageurs**, qui devrait être simplifiée et rendue plus lisible, peut-elle comporter encore une part de péréquation, dès lors qu'elle doit refléter les coûts réels, notamment aux heures et jours de pointe, la qualité de service (vitesse, fréquence...) et les données concurrentielles ? Le contrôle de ces tarifs par l'État a-t-il encore un sens ?

- **lestarif sociaux**, dont les effets incitatifs et redistributifs ne sont pas toujours avérés, devront-ils être repensés, le moment venu, en fonction des évolutions de la société et mieux articulés avec les tarifs commerciaux ?

Il est clair, enfin, que le réseau grandes lignes doit être pensé de plus en plus dans le cadre européen (**réseaux transeuropéens**) et beaucoup mieux articulé avec les réseaux de transports régionaux, départementaux et urbains.

Les gares, lieux majeurs d'échanges entre modes de transport et espaces de vie, pourraient être encore mieux valorisées et animées par la SNCF, en y accueillant, par exemple, d'autres services. Dans cette optique, les gares ne peuvent plus relever des seules décisions de la SNCF. Dans l'esprit des expériences en cours, comment associer d'autres acteurs ou collectivités publiques à leur conception et à leur gestion ?

- Les transports de marchandises

Le trafic de marchandises est en déclin régulier depuis 1974 : stagnation des trains complets, accroissement lent mais régulier du transport combiné et baisse rapide du wagon isolé, qui représente cependant encore la moitié des recettes. La seule unité de mesure, la tonne-kilomètre, s'avère d'ailleurs inadaptée pour refléter la réalité présente du transport de fret, qui doit être pensé dans le cadre de chaînes de transport, de bout en bout, et même de chaînes logistiques, de la production à la distribution des marchandises.

Les autres pays européens ont généralement des trafics stables mais à des niveaux de parts de marché beaucoup plus faibles, à l'exception de l'Allemagne. Les États-Unis ont des trafics élevés, exploités par des compagnies privées rentables.

Les perspectives à l'horizon 2015 prévoient, soit la poursuite lente de l'érosion, soit une légère remontée.

Les attentes principales de la clientèle s'expriment davantage en termes de qualité de service (fiabilité, réactivité, souplesse, ponctualité, rapidité,...) que de prix.

Si le partage rail-route n'est sans doute guère sensible, à court terme, à des modifications de l'environnement concurrentiel, il n'en est peut-être pas de même à long terme, si le chemin de fer sait s'adapter.

Quatre questions méritent d'être posées :

- **quelle perspective viser à long terme** : tout en privilégiant les axes et les segments porteurs du marché, quel maillage réaliste du territoire peut-on envisager dans le cadre européen, en valorisant les grands ports et quelques grands noeuds d'échange ?

- le **transport combiné rail-route**, qui semble porteur, **est-il freiné dans sa croissance** ? N'y-a-t-il pas conflit d'intérêt (« on ne concurrence pas ses clients ») du fait du double rôle de la SNCF et, si oui, comment clarifier les responsabilités ?

- le **groupe SNCF** comprend des organisateurs de transport et des opérateurs routiers. Si le groupe vise le développement d'une **offre multimodale** impliquant des partenariats avec les autres professionnels, plutôt que de se recentrer sur l'offre ferroviaire, n'est-il pas néfaste de conserver certains de ces gros partenaires en son sein ?

- si le **transport ferroviaire de marchandises**, qui vient au second rang dans les priorités de la SNCF, contrairement à la situation observée dans d'autres pays, veut éviter un déclin inéluctable jusqu'à un trafic résiduel, **doit-il disposer de plus d'autonomie**, voire de ses propres moyens et, dans certains cas, de ses propres infrastructures ?

- Les chemins de fer à la croisée des ...chemins

L'ampleur de la crise économique et financière des chemins de fer ne saurait être sous-estimée. Elle n'est d'ailleurs pas propre à la France et traduit des tendances de fond. Elle ne saurait être imputée uniquement à des causes externes, que ce soit les modalités de financement des infrastructures, par exemple, ou les conditions de la concurrence avec les autres modes. Un **examen lucide et sans complaisances des conditions internes et externes du redressement** reste indispensable. Le redressement et l'avenir ne sauraient résulter uniquement de l'assainissement financier et **d'une part de plus en plus grande de crédits publics pour des trafics de moins en moins importants !**

L'analyse des différentes politiques d'ores et déjà adoptées et mises en oeuvre par nos principaux voisins est intéressante. Les politiques ambitieuses mises en oeuvre ailleurs, en Allemagne ou aux Pays-Bas par exemple, se sont accompagnées de **profondes transformations des entreprises ferroviaires.**

L'Union Européenne est plutôt bien disposée à l'égard du transport ferroviaire. A travers ses directives, ses schémas directeurs et ses aides financières, elle a ouvert des perspectives nouvelles et positives pour développer les chemins de fer à l'échelle de l'Europe, territoire désormais le plus pertinent et le plus adapté au chemin de fer et nouvel horizon des réseaux ferroviaires.

Il nous faut donc, sans a priori, élaborer **une voie française**, tenant compte des réalités géographiques et des traditions historiques de notre pays, mais qui ne saurait se contenter de prolonger le passé et de faire l'économie des transformations indispensables, au risque sinon de reproduire rapidement la situation actuelle.

Deuxième partie

La place du transport ferroviaire dans les transports

- La politique globale des transports

Toute **politique des transports** repose sur quelques principes généraux et la mise en oeuvre de différents outils d'intervention ou de régulation.

« Le système de transports doit satisfaire les usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité » (article 1^{er} de la LOTI).

La liberté d'aller et venir, le libre choix de son moyen de transport et le droit au transport sont des **principes fondamentaux**.

C'est **l'efficacité économique et sociale**, prenant en compte les coûts économiques, sociaux et écologiques, monétaires et non monétaires, qui doit guider les choix publics, notamment à travers l'évaluation des projets d'investissements et des politiques publiques.

La régulation des marchés de transport s'effectue, essentiellement, à travers la **réglementation** (technique, sociale et de sécurité...) et son contrôle, la **tarification** et le **financement des infrastructures et les choix d'investissements**. Dans ce cadre, la **concurrence et la coopération**, entre entreprises ou entre modes de transport (complémentarité), sont une réalité incontournable, rappelée par la loi.

Le service public des transports recouvre des missions d'intérêt général, notamment la réalisation et la gestion d'infrastructures, la réglementation et l'organisation du transport public, mais pas son exécution qui relève des entreprises privées ou publiques.

Tout ceci est conforme à la lettre et à l'esprit du titre I de la LOTI du 31 décembre 1982. Ce titre I, dont l'actualité est restée entière aux dires de l'évaluation du Conseil National des Transports de 1993, est parfaitement compatible avec la politique commune des transports.

Deux constats sont nécessaires :

- **le secteur des transports** est donc **définitivement passé d'une économie largement administrée** (la « coordination » des transports des décrets-lois de 1934 et 1938 ou du décret de 1949) **à une économie régulée** par le marché et la concurrence. Les missions de service public sont d'abord assumées par les pouvoirs publics ou déléguées aux entreprises publiques ou privées, à travers des autorisations, des conventions ou des contrats de service public compensant les obligations correspondantes;
- **le transport ferroviaire**, qui a été pendant un siècle le mode de transport dominant, accessible partout (réseau Freycinet, voies ferrées d'intérêt local), garant de l'égalité, mettant en oeuvre, avant l'heure, le droit au transport et élément clef du pacte républicain, **n'est plus le mode prédominant et n'assure plus la desserte fine de l'ensemble du territoire ; il n'y a donc plus, à proprement parler, de service public ferroviaire**, se confondant avec une entreprise publique nationale, **mais un service public des transports**, multimodal et intermodal.

Au-delà de la nostalgie indéniable que peuvent susciter ces deux constats, et sans oublier le rôle affectif joué par le train dans notre pays, n'est-il pas temps de regarder les réalités en face et de préparer lucidement l'avenir ?

- La clarification du rôle de la SNCF

Pour toutes ses activités, la SNCF., entreprise publique de nature industrielle et commerciale, doit satisfaire les demandes de ses clients sur des marchés concurrentiels. Ses principaux concurrents sont la voiture individuelle, l'avion, le poids lourd ou l'autocar. La gestion de l'infrastructure, qui n'est pas une activité de même nature, est examinée plus loin.

Les conditions de la concurrence avec les autres modes de transport sont-elles harmonisées en ce qui concerne les infrastructures ? Cette question posée depuis des décennies peut-elle trouver une réponse définitive ? Les **indications chiffrées** tirées des Comptes de Transports de la Nation et d'évaluations récentes du Commissariat Général au Plan **ne permettent pas de conclure**. En effet, selon que l'on considère la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) comme un impôt général ou comme une redevance d'usage des routes, en tout ou en partie, des conclusions opposées peuvent être tirées.

La concurrence rail-route pour les marchandises ne concerne qu'une part limitée du transport routier : le transport à longue distance, généralement sur autoroute à péage. Elle n'est donc en théorie pas manifestement déloyale, en dehors bien sûr de la **fraude à la réglementation** qui crée une concurrence destructrice au sein même du transport routier. Les avancées du contrat de progrès routier, un meilleur respect des règles par des contrôles renforcés sont évidemment souhaitables. Auront-ils des effets sensibles à court terme sur le partage du trafic entre la route et le rail ? Les experts en doutent mais reconnaissent que la concurrence serait ainsi plus loyale.

« **L'internalisation des coûts externes** » est à l'ordre du jour dans le cadre communautaire (Livre Vert récent). On peut considérer qu'elle est déjà en partie réalisée. On peut cependant imaginer, dans le cadre européen, qu'une part accrue de ses effets externes (insécurité, nuisances) sera imputée progressivement à chaque mode. A long terme et sur certains corridors ou dans certaines régions urbaines qui risquent d'être de plus en plus congestionnés, cela pourrait profiter au rail, à condition que sa qualité de service s'améliore et réponde aux attentes des clients et qu'il ne soit pas lui-même confronté, dans les mêmes zones, à des problèmes de congestion.

A l'inverse, les transporteurs aériens, surtout depuis la libéralisation du ciel, dénoncent de plus en plus les conditions de concurrence rail-air, qui seraient inéquitables à leurs yeux.

En outre, une meilleure satisfaction des besoins ne conduira-t-elle pas, à terme, les pouvoirs publics à élargir le champ du transport régulier par autocar sur autoroute ?

Les missions de service public relèvent des conventions ou des contrats avec des autorités publiques qui définissent alors, de manière explicite, les objectifs à atteindre, la politique tarifaire et les contributions publiques éventuellement nécessaires et rendues contractuelles après négociation. Ces missions concernent essentiellement les tarifs sociaux et les conventions avec les régions et l'Etat pour les lignes d'intérêt régional ou les trains de la banlieue parisienne. La gestion de l'infrastructure est également une mission de service public.

Ces principes étant rappelés, il faudrait que les pouvoirs publics et l'ensemble des acteurs cessent de demander à la SNCF de remplir des objectifs contradictoires ou de lui formuler des demandes non financées, ce qui l'accule au grand écart permanent et tend à l'exonérer de ses responsabilités budgétaires et financières.

La SNCF est une entreprise qui doit élaborer son propre projet dans un cadre clair et être jugée sur ses résultats. **L'avenir du transport ferroviaire dépend ainsi, pour l'essentiel, de l'amélioration des performances de l'entreprise.**

- Clarifier les responsabilités de l'État et de l'entreprise en matière d'infrastructures

La question du **réseau d'infrastructures** est assurément une des plus complexes et une des plus lourdes de conséquences pour l'avenir du transport ferroviaire. Pour autant, il faut toujours la subordonner à la finalité unique qui est d'offrir des services répondant à une demande effective des clients ou des usagers. **La logique de la demande et du service doit prendre le pas sur la logique de l'investissement et du perfectionnisme technique.**

Compte-tenu du poids du capital accumulé dans le réseau existant, du coût élevé de l'entretien et de la maintenance de ce réseau et du coût, encore plus élevé, des infrastructures nouvelles, cette question du réseau d'infrastructures reste cependant essentielle. C'est d'autant plus vrai que les principales décisions (création ou suppression de lignes) ont des **effets « structurants »** ou **« déstructurants »** sur l'organisation et le développement du territoire, et s'inscrivent souvent dans le **long terme**, avec une large part d'**irréversibilité**.

Le décret du 9 mai 1995, transposant la **directive européenne 91-440 sur le développement du chemin de fer communautaire** et relatif à la gestion et à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national, a fixé des principes, en partie nouveaux, et a ouvert des options, tout en précisant les concepts utilisés, difficiles à traduire en langage courant !

Le réseau d'infrastructures comprend à la fois l'infrastructure proprement dite et le **système de sécurité et de régulation** des trains, notamment les **modalités d'allocation des « sillons »** selon des principes d'équité et des priorités claires.

L'utilisation du réseau doit donner lieu à une **tarification d'usage de l'infrastructure** (ou péage), selon des principes également explicites et équitables.

Cette tarification d'usage des infrastructures peut être fixée selon **différentes options**. Plus les charges sont fixées à un bas niveau, ce qui apparaît favorable au développement du trafic, plus les capacités d'autofinancement et de développement du réseau sont faibles, ce qui compromet l'avenir. Les axes congestionnés, qui appellent des investissements de capacité, devraient, en toute hypothèse, contribuer suffisamment aux recettes.

Le financement des infrastructures recouvre l'entretien et la maintenance du réseau existant et le développement d'infrastructures nouvelles. La situation actuelle peut être analysée comme le financement intégral des investissements par l'État (en annuités et non en capital), la dotation aux charges d'infrastructures représentant une contribution à l'harmonisation des règles de la concurrence entre les différents modes de transport.

Le **compte d'infrastructure** retrace l'équilibre entre l'ensemble des charges d'infrastructures et les produits c'est-à-dire les redevances d'usage de l'infrastructure et les dotations publiques.

Les débats montrent la nécessité urgente de **clarifier les responsabilités respectives de l'État et de l'entreprise**, en matière de **maîtrise d'ouvrage**, de **financement** et de **tarification** du réseau d'infrastructures, en distinguant éventuellement le réseau existant et les lignes nouvelles.

Toutes les solutions ne sont pas possibles car non cohérentes : on ne peut notamment pas demander une responsabilité complète de l'Etat sur l'équilibre du compte d'infrastructures et la fixation de la tarification d'usage de l'infrastructure et maintenir l'entreprise telle quelle avec son autonomie de gestion !

La consistance du réseau futur résulte des investissements majeurs décrits, dans les schémas directeurs, en application de la loi sur le développement et l'aménagement du territoire du 4 février 1995. La procédure en cours est conduite sous la responsabilité de l'Etat, dans une approche multimodale et intermodale. Les choix seront faits sur la base d'évaluations prenant en compte l'efficacité économique et sociale et l'accessibilité territoriale. Par contre, la fermeture de lignes s'effectue selon une procédure réglementée qui ne peut guère être programmée et ne relève pas de la démarche des schémas.

- En matière d'infrastructures, quelles évolutions apparaissent envisageables ou souhaitables, qui soient conformes au principe incontournable : « Qui est responsable, décide et paie » ?

- Quelles que soient les solutions retenues, ne faut-il pas **mettre à jour le chapitre de la LOTI relatif à la SNCF et**, notamment, son article 18 définissant les missions de l'entreprise, afin de mettre le droit en conformité avec la réalité ?

Conclusion

Après les multiples rapports d'experts ou de parlementaires, le temps des décisions paraît venu.

- Les voies de la modernisation de l'entreprise

Cette question relève en priorité de l'entreprise et de ses agents. Cependant, la nature des relations entre les pouvoirs publics et l'entreprise peut être plus ou moins favorable à cette modernisation, sur au moins deux questions :

- sur quels types **d'indicateurs** chiffrés **de performance** l'entreprise doit-elle être évaluée ? Des objectifs de **qualité de service** et de **productivité globale**, et pas seulement de productivité apparente du travail, peuvent-ils être mis en cohérence avec les **objectifs financiers** incontournables et peser d'un poids équivalent ?

- « la façon de donner vaut autant que ce que l'on donne » : **des mécanismes incitatifs peuvent-ils être envisagés** entre l'Etat, l'entreprise et ses agents, susceptibles de les encourager à atteindre ou à dépasser les objectifs et permettant d'en avoir de justes retours ? Quels types d'objectifs et quels types de retours ?

- Au-delà, une inquiétude ne peut être tue : l'entreprise, ses cadres et ses agents sont-ils en mesure **d'évoluer** suffisamment **vite** et suffisamment fort dans leur organisation, leur gestion, leur comportement et leur culture pour s'inscrire dans un processus de redressement et dans un esprit de reconquête, impliquant sans des responsabilités, esprit d'initiative et gestion économe ?

- Les redoutables questions financières

- La directive européenne 91-440 prévoit **l'assainissement financier des entreprises** ferroviaires. L'ampleur du problème (plus de 100 milliards de F) et la situation des finances publiques rendent **aussi difficile de désendetter que de ne pas désendetter l'entreprise**. Il existe sans doute des solutions techniques pour étaler l'effet sur le budget de l'Etat, pour chercher à adosser la dette à des actifs valorisables et à justifier son montant par l'application rétroactive de nouveaux principes éventuels de financement des infrastructures nouvelles. La question majeure, c'est d'éviter absolument le retour ultérieur d'une telle situation. S'il n'apparaît sans doute pas juste de subordonner l'apurement du passé à des résultats futurs, les **engagements** ou les **dispositions** à prendre par l'entreprise **pour éviter le retour d'une telle situation sont indispensables vis-à-vis des contribuables** pour qu'ils consentent à cet effort considérable à bon escient. **Quels sont les types d'engagement qui paraissent légitimes et nécessaires ?**

- Les débats font naître de multiples demandes d'accroissement des contributions publiques, alors même que le contexte n'y est pas favorable. **Si 1 franc (ou plutôt 1 milliard de francs) supplémentaire de crédits publics s'avérait nécessaire, à quoi faudrait-il le consacrer en priorité** : accompagnement de la régionalisation, désendettement, financement des infrastructures nouvelles, tarifs sociaux...?

- Une **difficulté centrale** ou même un **dilemme** doit rester présent à l'esprit : tout effort, tout crédit consacrés à freiner le déclin inéluctable de certaines activités risquent de faire défaut, à moyens budgétaires donnés, pour développer les activités d'avenir. Autrement dit, **à quel rythme et avec quelle ambition va-t-on construire le chemin de fer de l'avenir en transformant le chemin de fer du passé ?**

- Des risques majeurs

Deux risques majeurs doivent être évités :

le statu quo, c'est-à-dire la poursuite de la politique d'accompagnement du déclin malgré des investissements passés très importants dont la rentabilité s'avère insuffisante, avec le risque d'aggravation des déséquilibres financiers et des tensions sociales ;

les demi-mesures tant de la part de l'État que de l'entreprise, une nouvelle crise venant, dans quelques années, rendre le problème encore plus inextricable avec une « Deutsche Bahn » devenue plus performante et une Commission de Bruxelles attentive aux aides d'État risquant de fausser la concurrence au sein des transports ferroviaires.

« S'il survit au XX^{ème} siècle, le chemin de fer sera le mode de transports du XXI^{ème} siècle ».

Louis ARMAND

DÉBAT NATIONAL SUR L'AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

ANNEXES

29 FÉVRIER 1996

ANNEXE 1

LISTE DES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

Claude MARTINAND	Directeur des Affaires Economiques et Internationales (Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme)
Claude ARCHAMBAULT	Conseiller auprès du Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
Christian BROSSIER	Vice-Président de la Commission des Comptes Transports de la Nation, Administrateur de la SNCF, Président de la 4ème section au Conseil Général des Ponts et Chaussées
Dominique BUREAU	Sous-Directeur des Etudes Sectorielles à la Direction de la Prévision (Ministère de l'Economie et des Finances)
Christian STOFFAES	Directeur à la Direction Générale d'EDF Chargé de l'Inspection Générale

ANNEXE 2

LISTE DES ORGANISATIONS RECUES AU COURS DES AUDITIONS

1. Associations d'élus

ANER	Association Nationale des Elus Régionaux
APCG	Assemblée des Présidents des Conseils Généraux de France
AMF	Association des Maires de France
GART	Groupement des Autorités Responsables de Transport

2. Organisations professionnelles

AUTF	Association des Utilisateurs de Transports de Fret
FFOCT	Fédération Française des Organismes Commissionnaires de Transports
UNOSTRA	Union Nationale des Organisations Syndicales des Transports Routiers et Assimilés
AFWP	Association Française des Wagons de Particuliers
FNTR	Fédération Nationale des Transports Routiers
GNTC	Groupement National du Transport Combiné
ACFCI	Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie
UOITC	Union des Offices Interconsulaires des Transports et des Communications
CAF	Comité des Armateurs Fluviaux
CSTA	Chambre Syndicale du Transport Aérien
UCCEGA	Union des Chambres de Commerce et Etablissements Gestionnaires d'Aéroport
URF	Union Routière de France

FRANCE VOYAGEURS	Association des Correspondants et Entreprises associées Voyageurs de la SNCF et de SCETA
UTP	Union des Transports Publics
UPACCIM	Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industries Maritimes
ASLOG	Association Française pour la Logistique
CLTI	Chambre Syndicale des Loueurs des Transports Industriels
ASFA	Association des Sociétés Françaises Autoroutes
CNPF	Confédération Nationale du Patronat Français
FNTV	Fédération Nationale des Transporteurs de Voyageurs

3. Associations de consommateurs, d'usagers et de défense de l'environnement

FNAUT	Fédération Nationale des Usagers des Transports 2000
CSCV-ADV	Confédération Syndicale du Cadre de Vie - Association des Voyageurs
UNAF	Union Nationale des Associations Familiales
CSF	Confédération Syndicale des Familles
FNLL	Fédération Nationale Léo Lagrange
FUT	Fédération des Usagers de Transport
CNAFC	Confédération Nationale des Associations Familiales Catholiques
UFC	Union Fédérale des Consommateurs
MNLE	Mouvement National de Lutte pour l'Environnement
FNE	France Nature Environnement
LES AMIS DE LA TERRE	

4. Organisations syndicales

FO	Confédération Fédération des Cheminots
CFE-CGC	Fédération des Transports Fédération des Cheminots
CFDT	Fédération Générale des Transports et de l'Équipement
CGT	Union Interfédérale des Transports Fédération des Cheminots
CFTC	Fédération des Cheminots
FMC	Fédération Maîtrise et Cadres des Chemins de Fer
FGAAC	Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite Faisant Fonctions et Assimilés des Chemins de Fer
SNCS	Syndicat National des Cadres Supérieurs de la SNCF

5. Experts

Maurice BERNADET	Directeur du Laboratoire d'Économie des Transports
Gaston BESSAY	
Daniel DEBATISSE	Centre d'études et de recherche sur les entreprises multinationales
Jean LATERRASSE	ENPC- Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés
François PLASSARD	Directeur de Recherche CNRS-ENTPE
Emile QUINET	CGPC-ENPC
Christian REYNAUD	INRETS
Georges RIBEILL	ENPC- Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés

Autres exploitants ferroviaires

CFTA	Chemins de Fer et Transports Automobiles
-------------	--

ANNEXE 3

ELEMENTS ECONOMIQUES

1 - Le réseau ferroviaire

- ◆ Carte du réseau ferroviaire
- ◆ SNCF : quelques chiffres clés

2 - Situation financière de l'entreprise

- ◆ Compte de résultat simplifié de la SNCF
- ◆ Evolution du chiffre d'affaires de la SNCF
- ◆ Evolution du résultat net comptable de la SNCF
- ◆ Evolution de quelques indicateurs de gestion des chemins de fer français

3 - Les trafics et les parts modales

- ◆ Evolution des trafics de voyageurs de la SNCF
- ◆ Perspectives d'évolution à l'horizon 2015 des trafics intérieurs de voyageurs
- ◆ Parts de marché théoriques de l'avion et du train en fonction de la distance de voyage
- ◆ Evolutions entre 1970 et 1992 de la répartition modale des transports terrestres de voyageurs
- ◆ Evolution des trafics de marchandises de la SNCF
- ◆ Perspectives d'évolution à l'horizon 2015 des trafics intérieurs de marchandises
- ◆ Evolutions entre 1970 et 1992 de la répartition modale des transports terrestres de marchandises

4 - Le financement des transports

- ◆ Concours publics à la SNCF en 1995
- ◆ Réseau ferroviaire et réseau routier national : financement des infrastructures
- ◆ L'usager de la route paie-t-il ses coûts externes ?

5 - Comparaisons européennes

- ◆ Investissements ferroviaires européens
- ◆ Etat des réformes des systèmes ferroviaires en Europe
- ◆ Carte du réseau transeuropéen de chemin de fer
- ◆ Carte du réseau transeuropéen de transport combiné

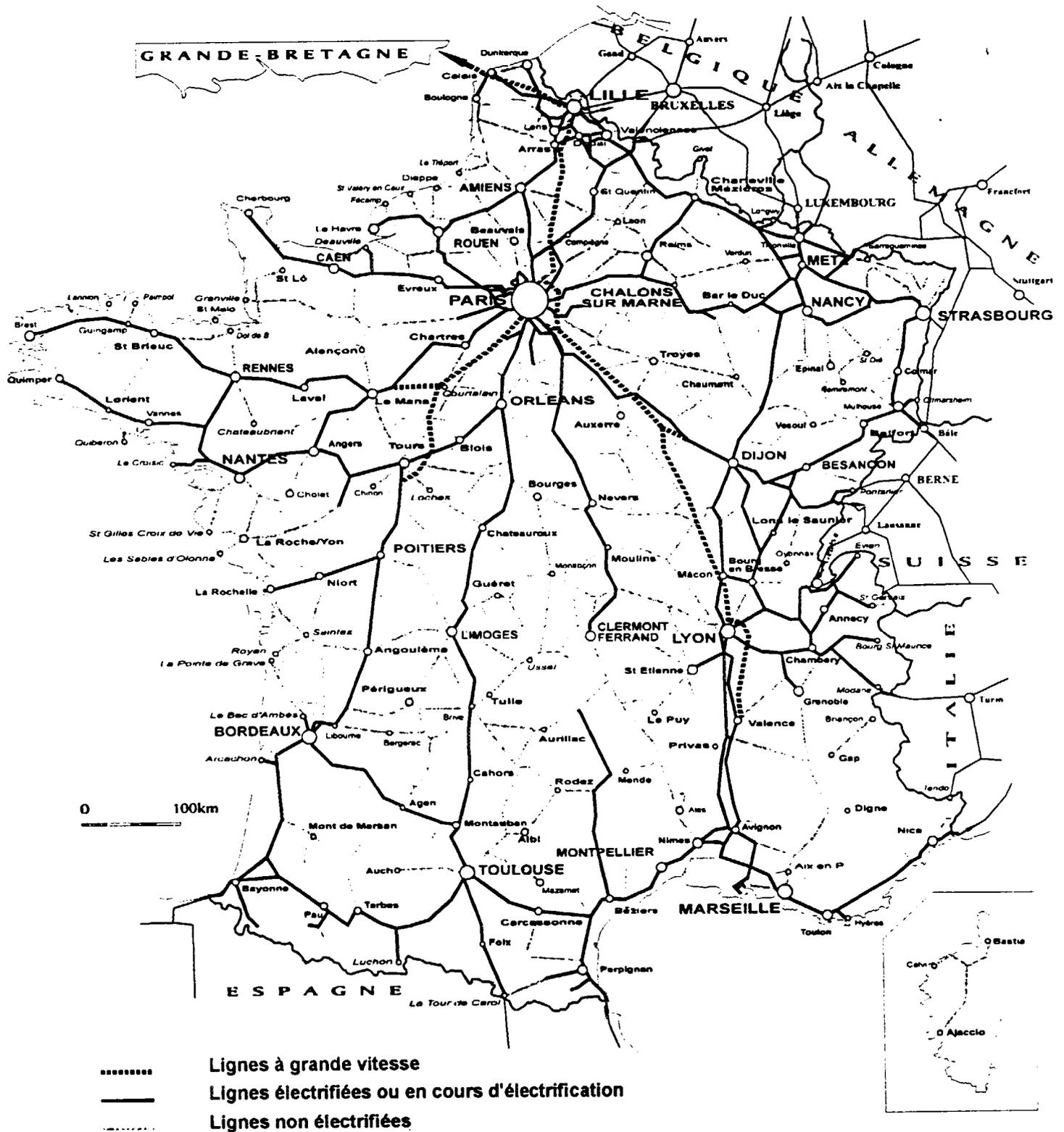
6 - Le système des transports

- ◆ Fonctionnement des marchés de transport et intervention des pouvoirs publics
- ◆ Les options de tarification d'usage des infrastructures de transport

1 - Le réseau ferroviaire

- ◆ Carte du réseau ferroviaire
- ◆ SNCF : quelques chiffres clés

LE RESEAU FERROVIAIRE EN 1995



Débat national sur la politique ferroviaire de la Nation

SNCF : quelques chiffres clés

Le réseau

- ◆ 32275 km dont 29.676 km en exploitation effective
 - 13572 km de lignes électrifiées
 - 2018 km de voies équipées pour des vitesses égales ou supérieures à 220 km/h
- ◆ 5356 gares et points d'arrêt
 - 18663 passages à niveau dont 2.466 gardés et 11.328 automatiques
 - 38428 ponts et passerelles
- ◆ 114080 hectares de terrains

Le personnel

Effectif total	185946	dont 23389 femmes
<i>cadres</i>	<i>17004</i>	<i>2106</i>
<i>cadres supérieurs</i>	<i>1371</i>	<i>42</i>
<i>agents de conduite</i>	<i>17434</i>	<i>16</i>
<i>directions centrales</i>	<i>12980</i>	

Le matériel roulant

➤ matériel moteur	nombre	parcours journalier moyen par engin
rames TGV	277	980
locomotrices électriques	2144	403
locomotrices diesel	1712	132
automotrices électriques	844	267
autorails et turbotrains	742	253
locotracteurs	1200	---
➤ Voitures de voyageurs		
Grandes lignes	5451	
Dessertes régionales	1700 voitures (dont 310 à 2 niveaux)	
	579 automotrices électriques et remorques	
	1434 autorails et remorques	
Ile-de-France	1182 voitures (dont 589 à 2 niveaux)	
	2390 automotrices électriques et remorques	
➤ Wagons fret		
	66382 wagons SNCF	
	68742 wagons de particuliers	

2 - Situation financière de l'entreprise

- ◆ Compte de résultat simplifié de la SNCF
- ◆ Evolution du chiffre d'affaires de la SNCF
- ◆ Evolution du résultat net comptable de la SNCF
- ◆ Evolution de quelques indicateurs de gestion des chemins de fer français

Présentation simplifiée du Compte de Résultat de la SNCF

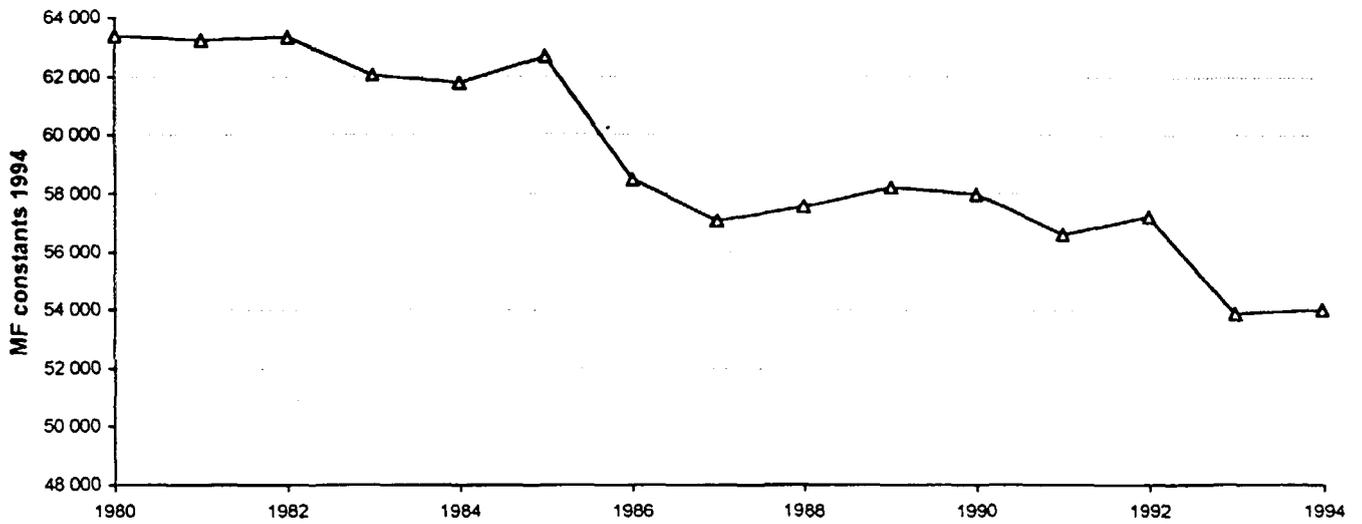
CHARGES	1994		1995		PRODUITS	1994		1995	
Consommations intermédiaires	24 634	26 240			Recettes commerciales	41 079	39 479		
Charges de personnel	43 887	43 847			Compensations tarifaires	7 124	6 801		
Impôts et taxes	2 753	3 218			SS-Total produits du trafic	48 203	46 280		
Dotations aux amortissements et provisions	9 771	12 064			Autres produits	5 849	5 655		
Charges financières	12 765	14 972			Production immobilisée et stockée	6 020	6 582		
Charges exceptionnelles	4 381	3 556			Versements de l'Etat et des collectivités publiques	18 202	20 165		
TOTAL CHARGES	98 191	103 897			Reprises sur dotations aux amortissements et provision	1 689	1 284		
					Produits financiers	4 299	3 698		
					Produits exceptionnels	5 745	3 650		
					TOTAL PRODUITS	90 007	87 314		

(en millions de francs courants)

Soldes intermédiaires de gestion	1994	1995
Chiffre d'affaires	54 052	51 935
Valeur ajoutée	35 438	32 277
Excédent brut d'exploitation	7 000	5 377
Résultat d'exploitation	-1 082	-5 403
Résultat financier	-8 466	-11 274
Résultat exceptionnel	1 364	94
RESULTAT NET	-8 184	-16 583

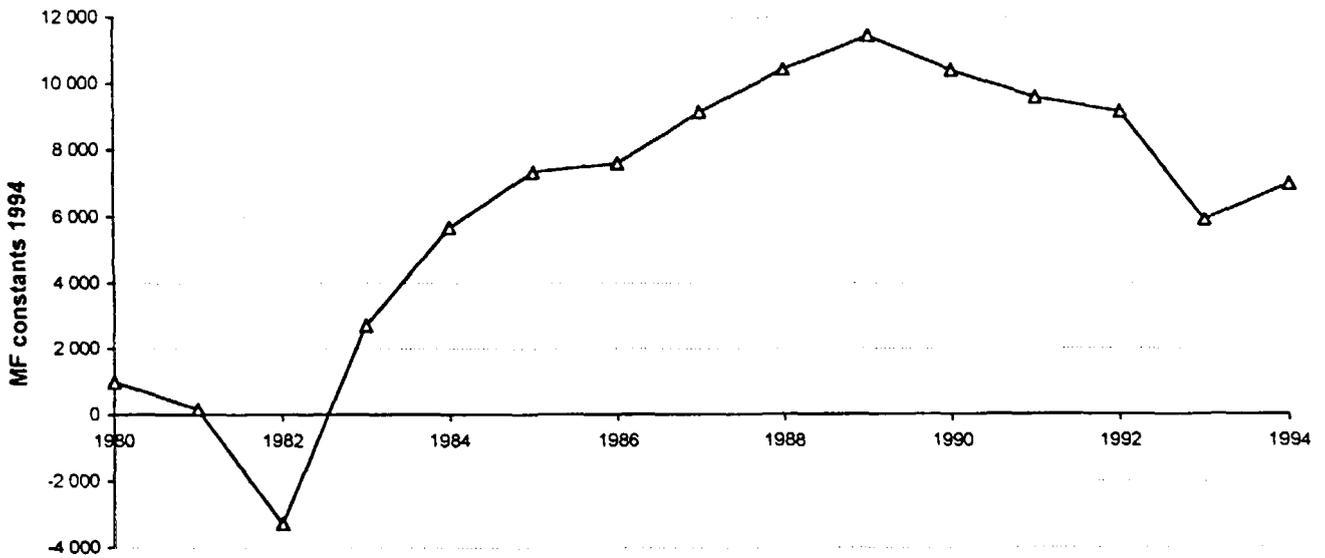
Dettes de l'entreprise	154 972	177 741
Dettes du Service annexe d'amortissement de la dette	32 999	30 744
Endettement total au 31/12	187 971	208 485

EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA S.N.C.F.



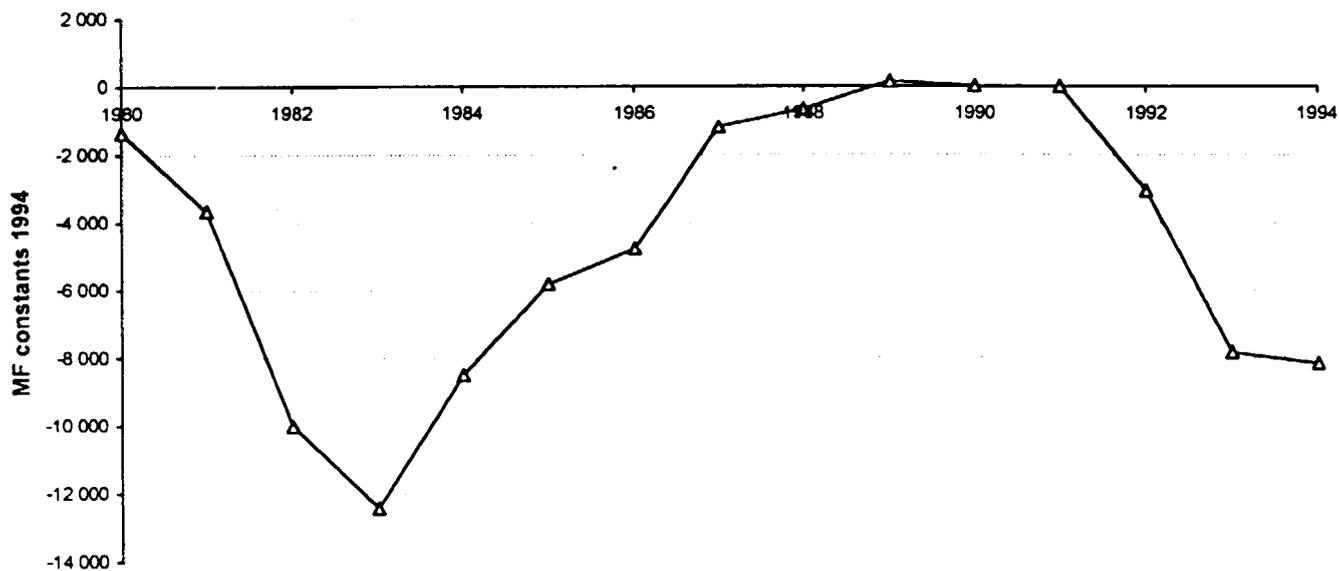
Source S N C F.

EVOLUTION DE L'EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION DE LA S.N.C.F.



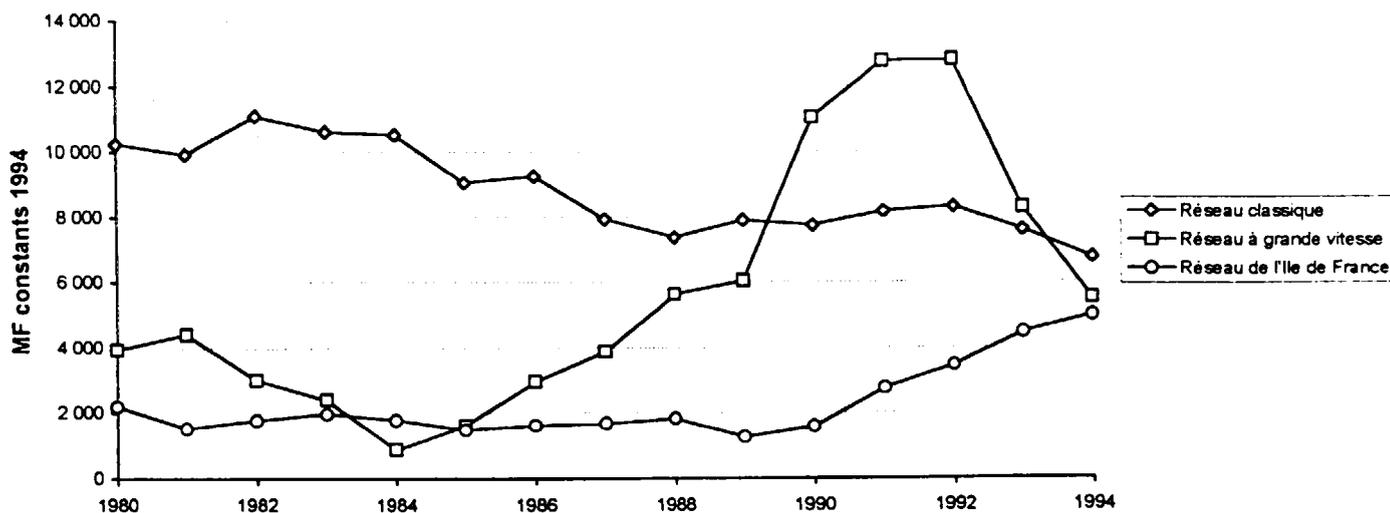
Source S N C F

EVOLUTION DU RESULTAT NET COMPTABLE DE LA S.N.C.F.



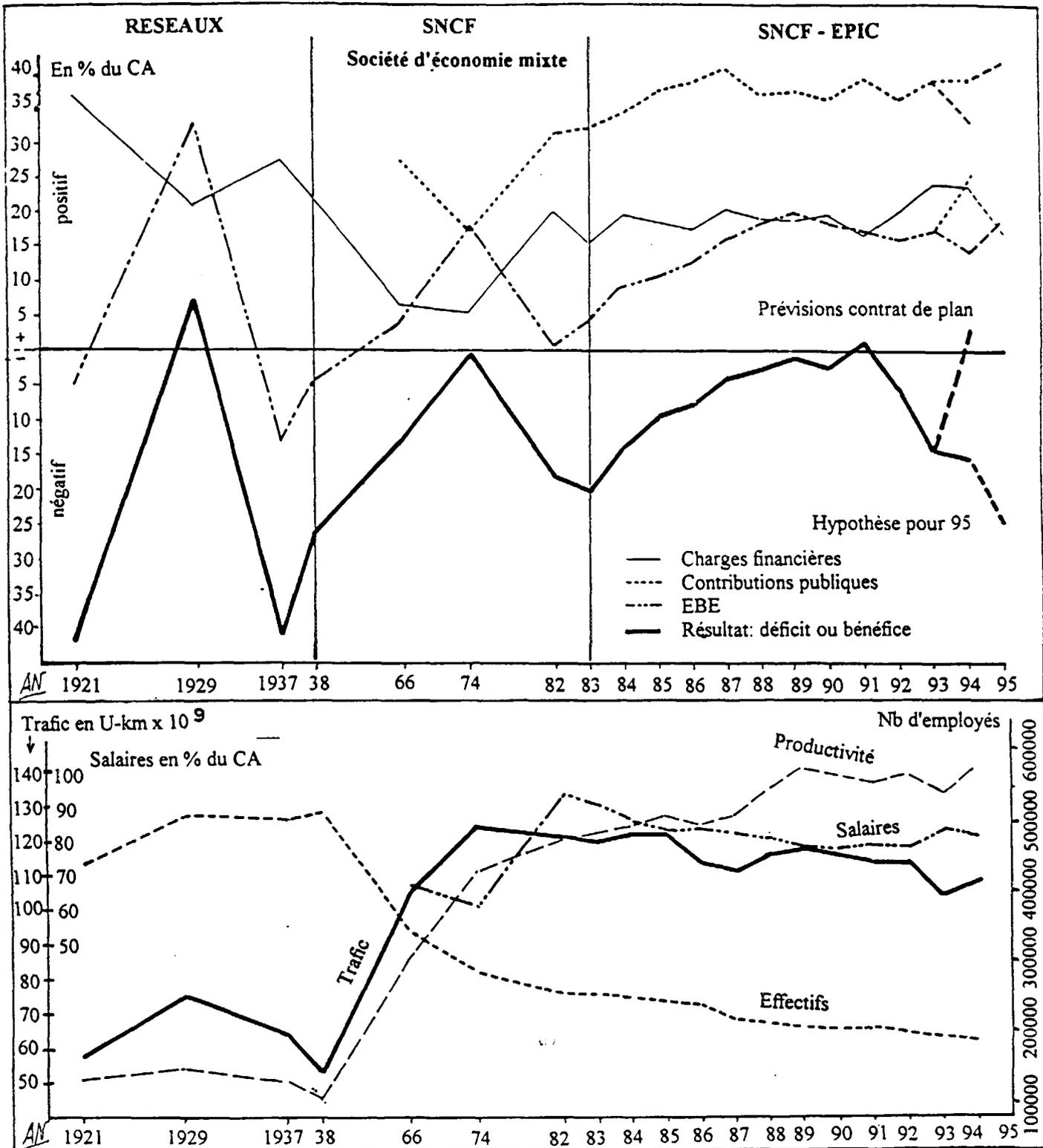
Source S.N.C.F.

EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.



Source S.N.C.F.

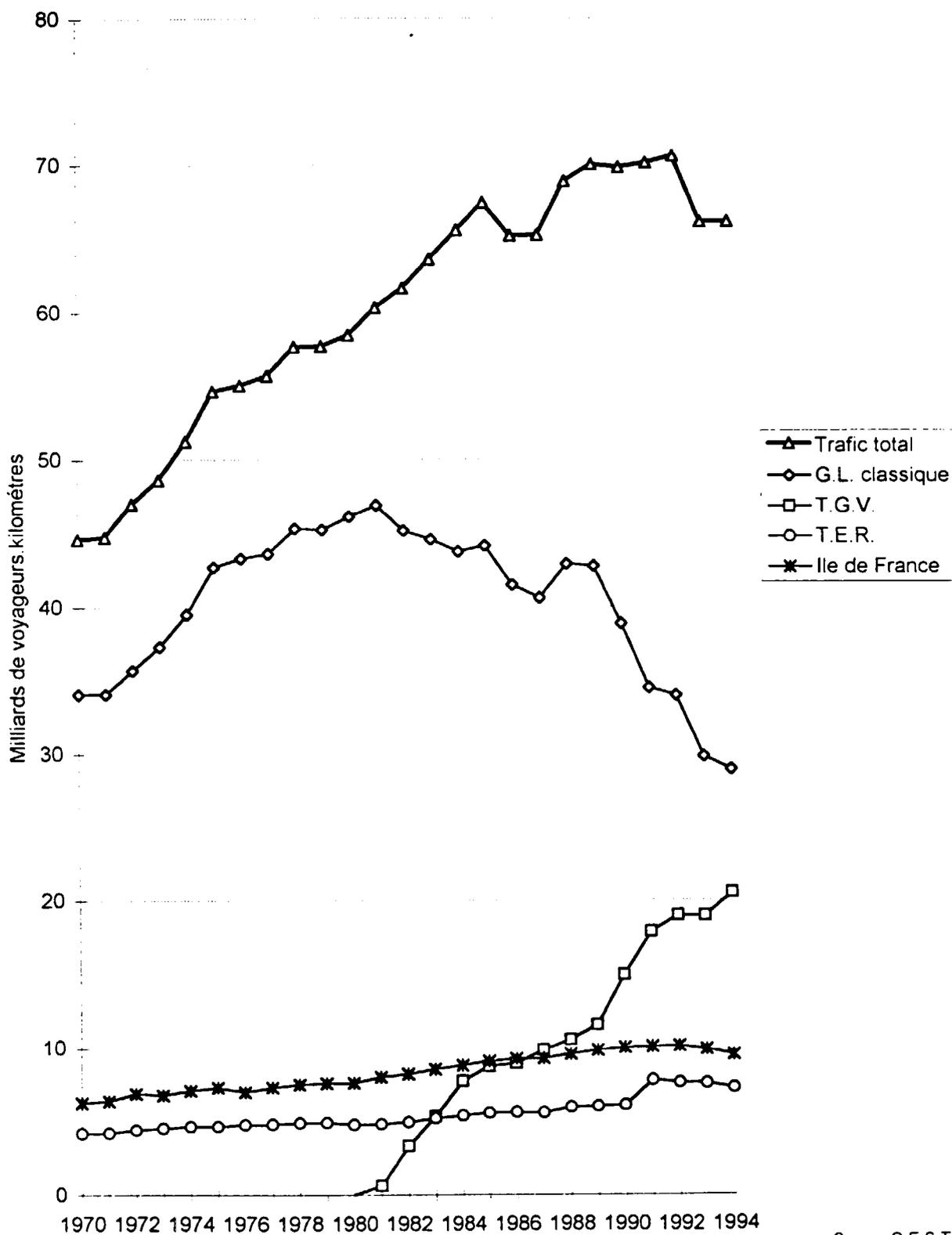
Evolution de quelques indicateurs de gestion des chemins de fer français



3 - Les trafics et les parts modales

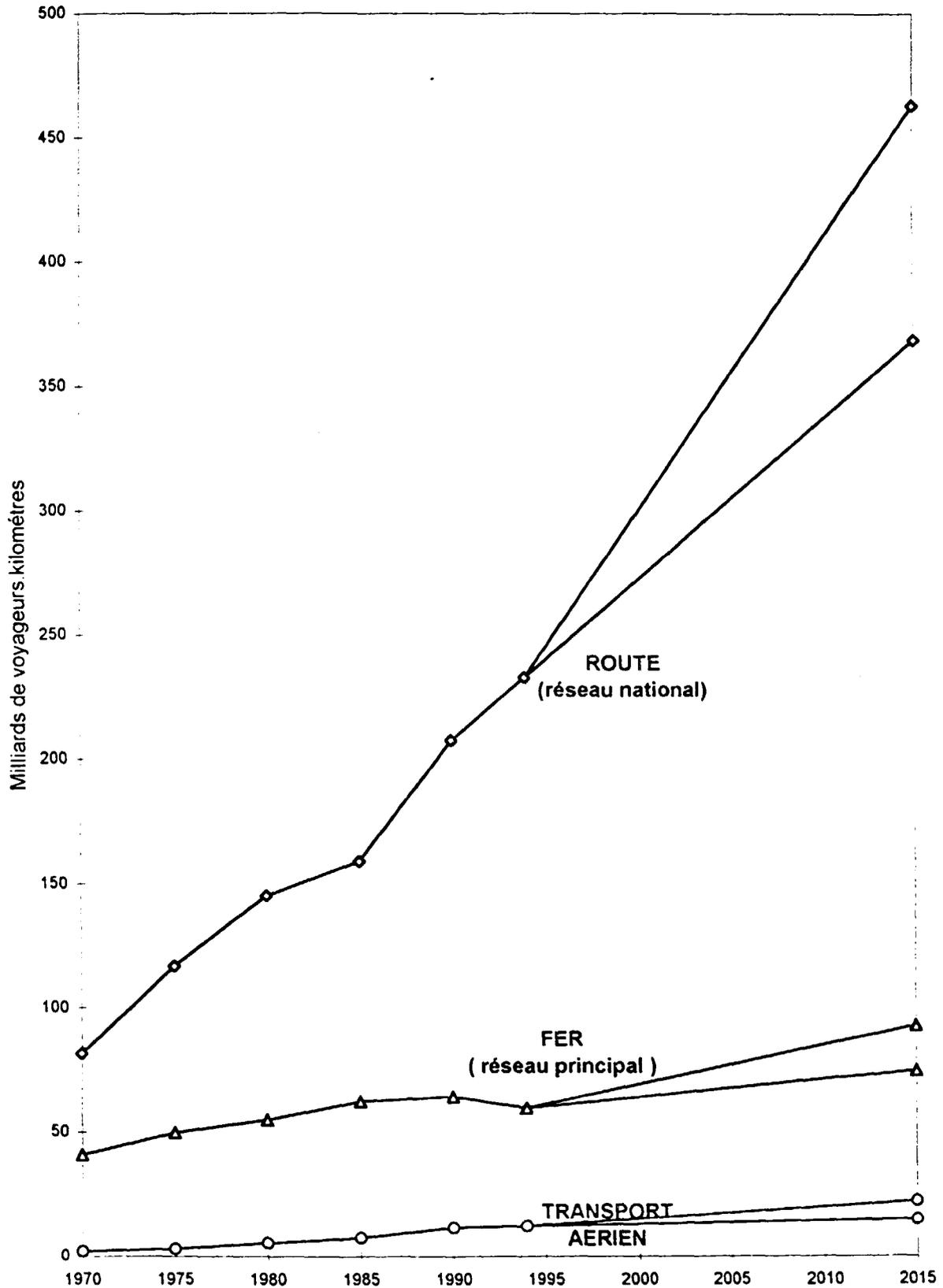
- ◆ Evolution des trafics de voyageurs de la SNCF
- ◆ Perspectives d'évolution à l'horizon 2015 des trafics intérieurs de voyageurs
- ◆ Parts de marché théoriques de l'avion et du train en fonction de la distance de voyage
- ◆ Evolutions entre 1970 et 1992 de la répartition modale des transports terrestres de voyageurs
- ◆ Evolution des trafics de marchandises de la SNCF
- ◆ Perspectives d'évolution à l'horizon 2015 des trafics intérieurs de marchandises
- ◆ Evolutions entre 1970 et 1992 de la répartition modale des transports terrestres de marchandises

EVOLUTION DES TRAFICS DE VOYAGEURS DE LA S.N.C.F.



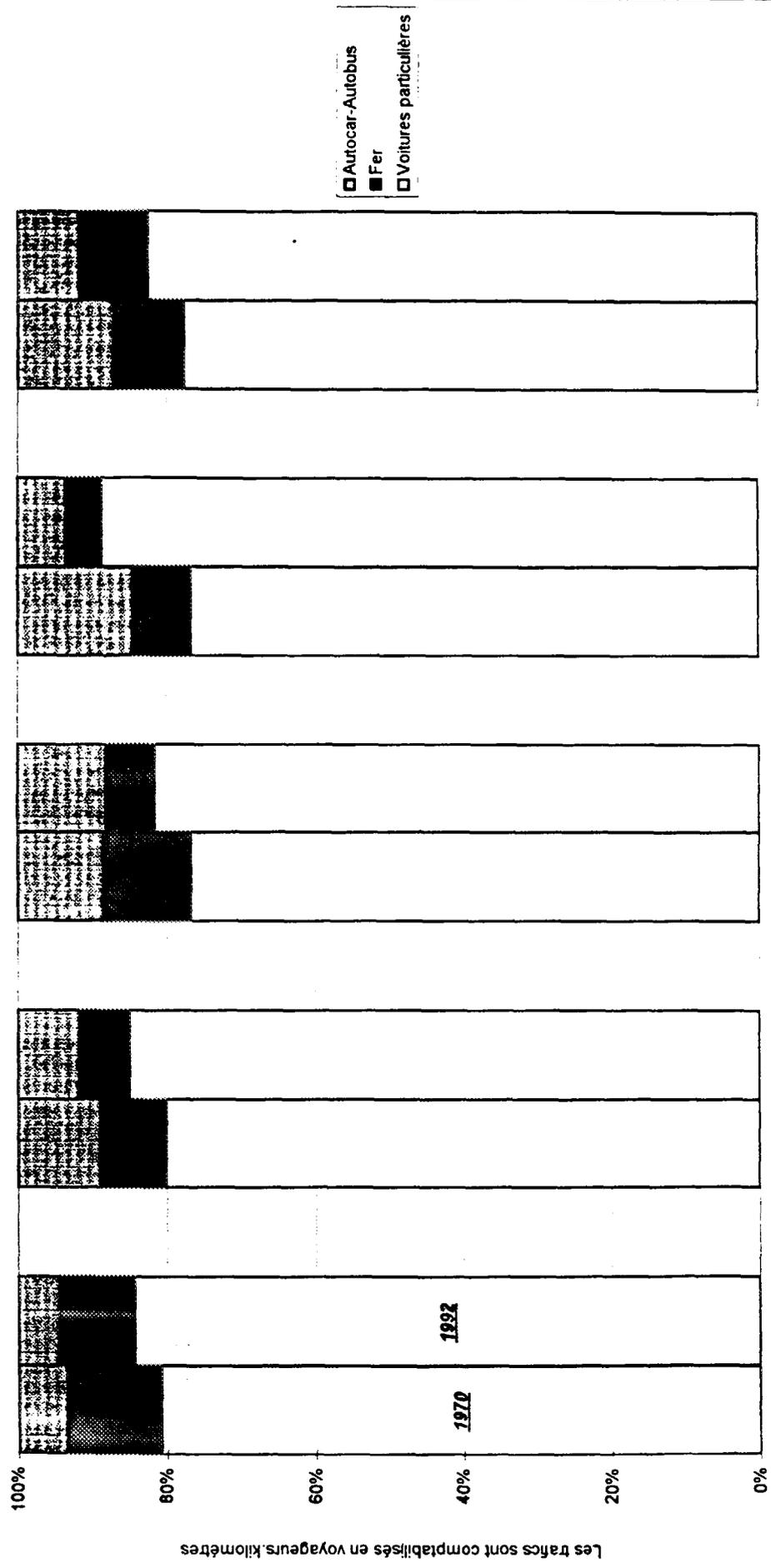
Source O.E.S.T.

PERSPECTIVES D'EVOLUTION A L'HORIZON 2015 DES TRAFICS INTERIEURS DE VOYAGEURS



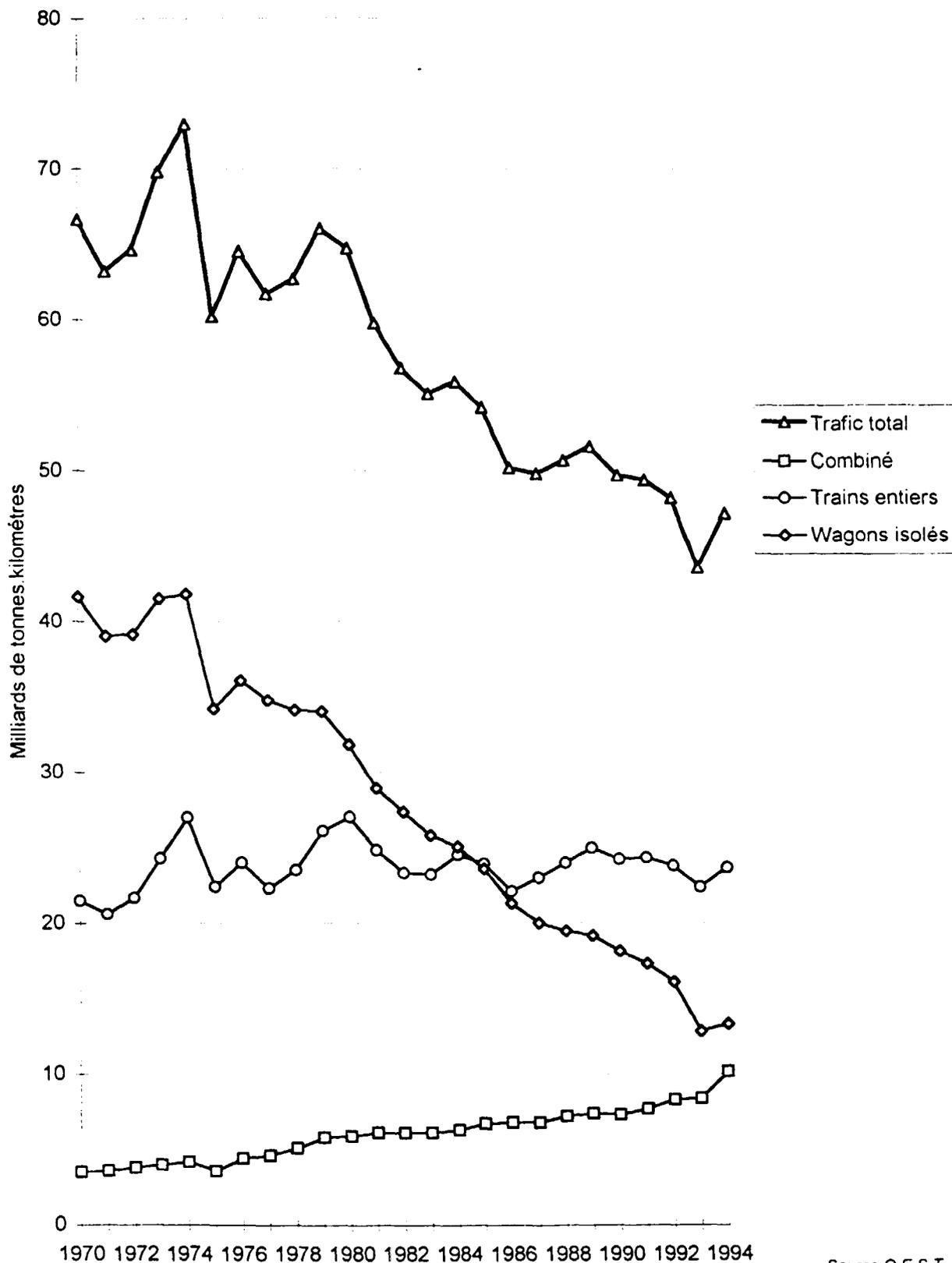
Source O.E.S.T.

EVOLUTIONS ENTRE 1970 ET 1992 DE LA REPARTITION MODALE DES TRANSPORTS TERRESTRES DE VOYAGEURS



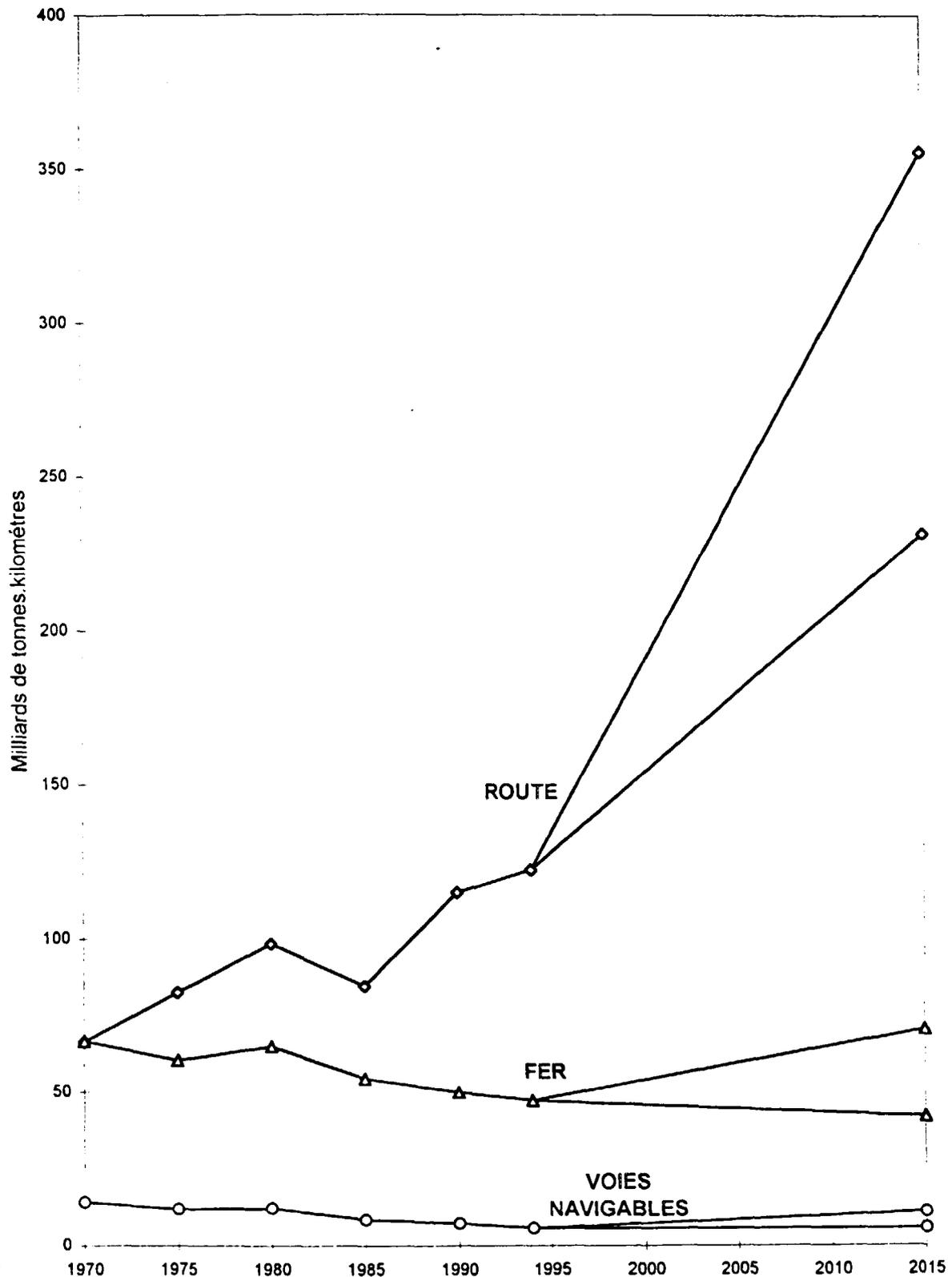
Source O.E.S.T.-C.E.M.T.

EVOLUTION DES TRAFICS DE MARCHANDISES DE LA S.N.C.F.



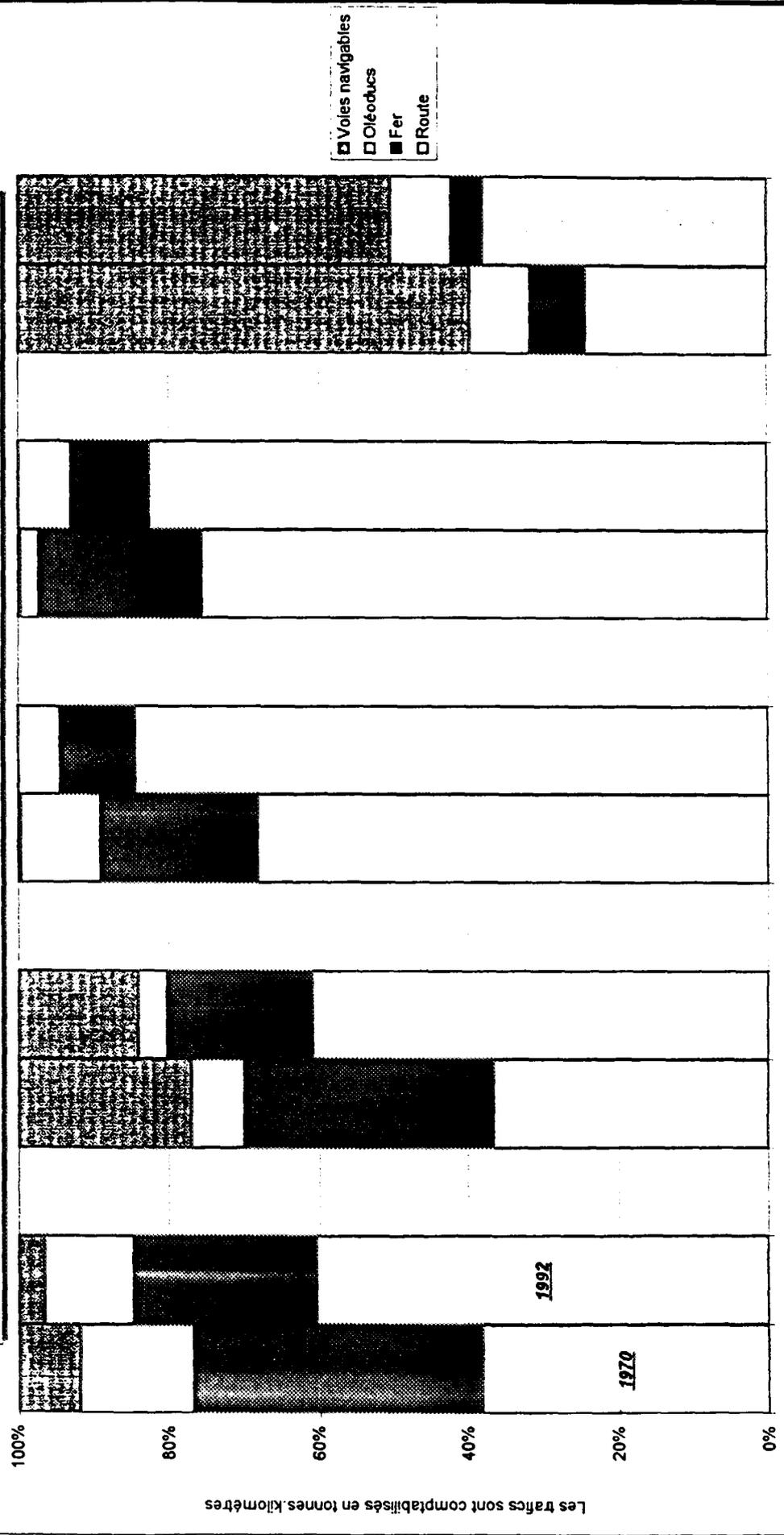
Source O.E.S.T.

PERSPECTIVES D'EVOLUTION A L'HORIZON 2015 DES TRAFICS INTERIEURS DE MARCHANDISES



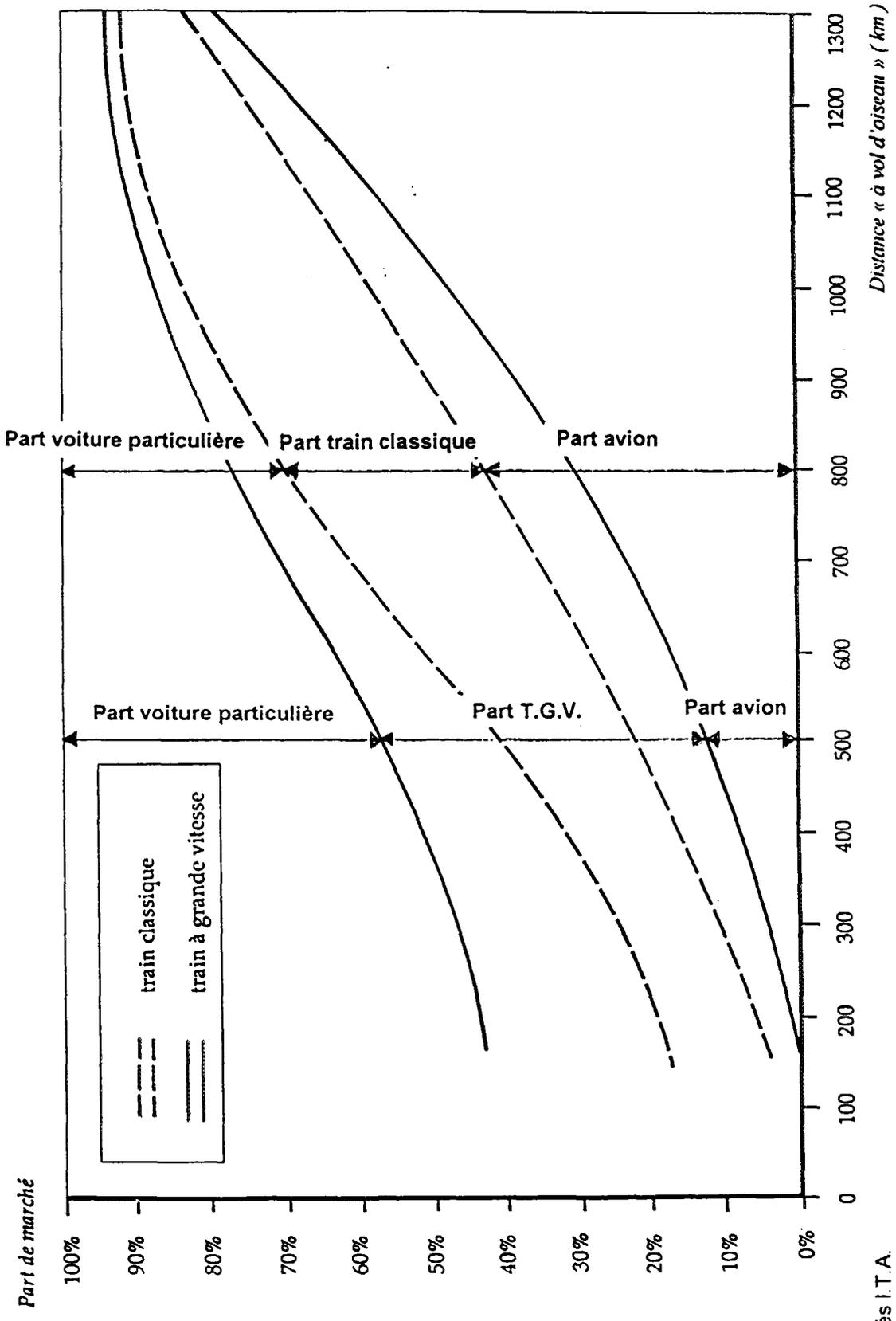
Source O.E.S.T.

**EVOLUTIONS ENTRE 1970 ET 1992
DE LA REPARTITION MODALE DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES**



Source O.E.S.T.-C.E.M.T.

**PARTS DE MARCHÉ THEORIQUES DE L'AVION ET DU TRAIN
EN FONCTION DE LA DISTANCE DE VOYAGE**

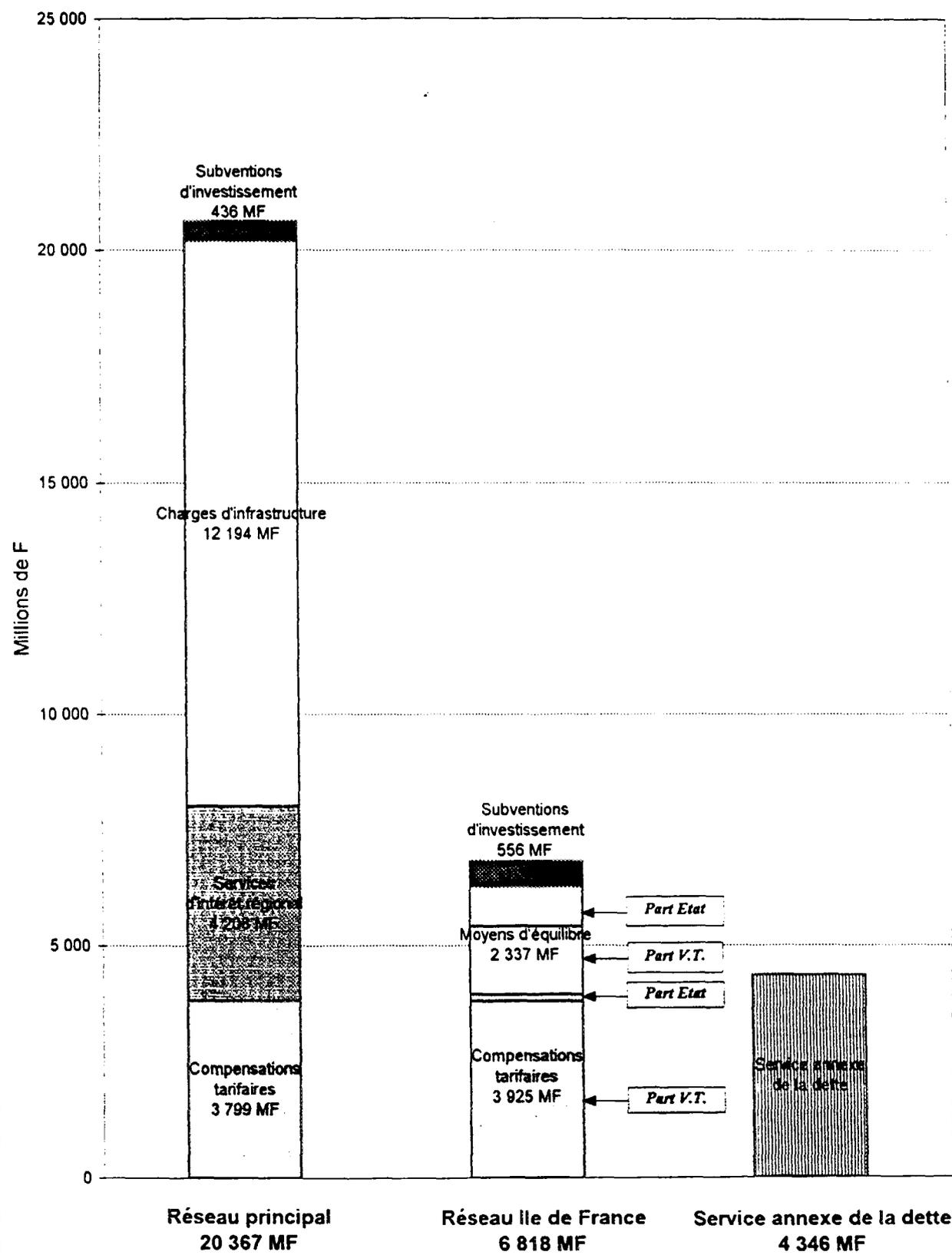


D'après I.T.A.

4 - Le financement des transports

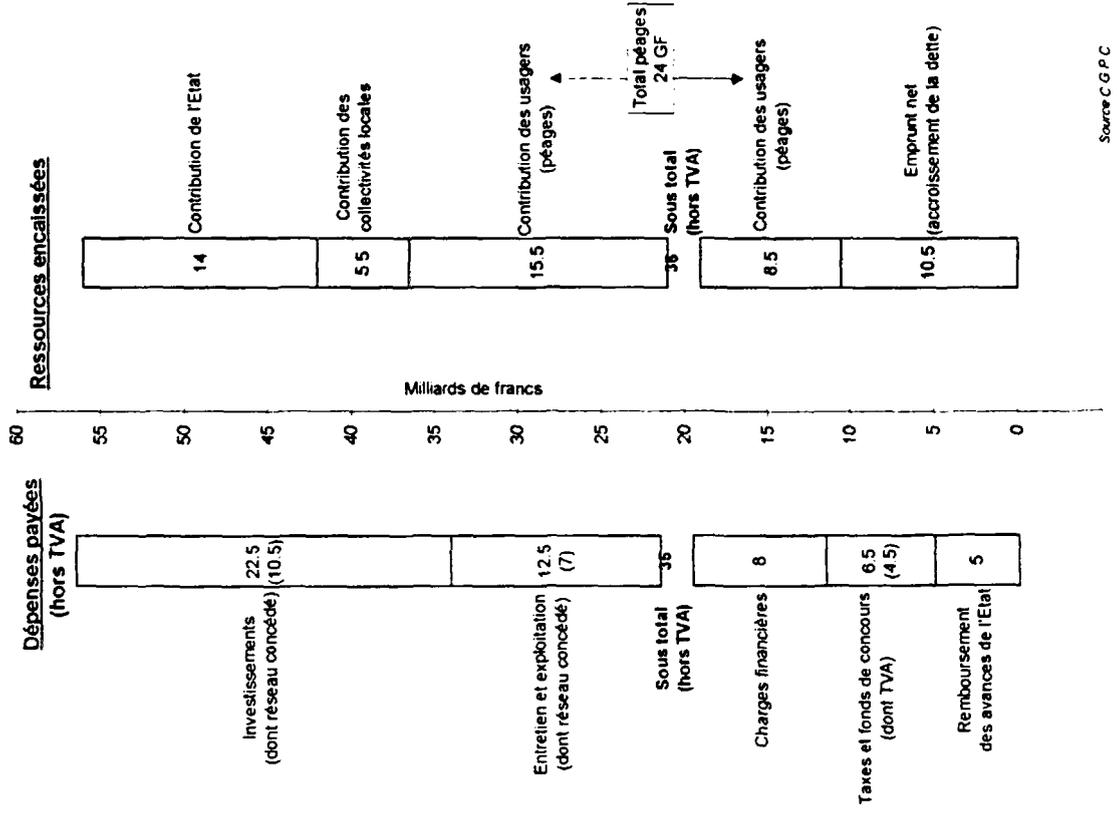
- ◆ Concours publics à la SNCF en 1995
- ◆ Réseau ferroviaire et réseau routier national :
financement des infrastructures
- ◆ L'utilisateur de la route paie-t-il ses coûts
externes ?

CONCOURS PUBLICS A LA S.N.C.F. EN 1995

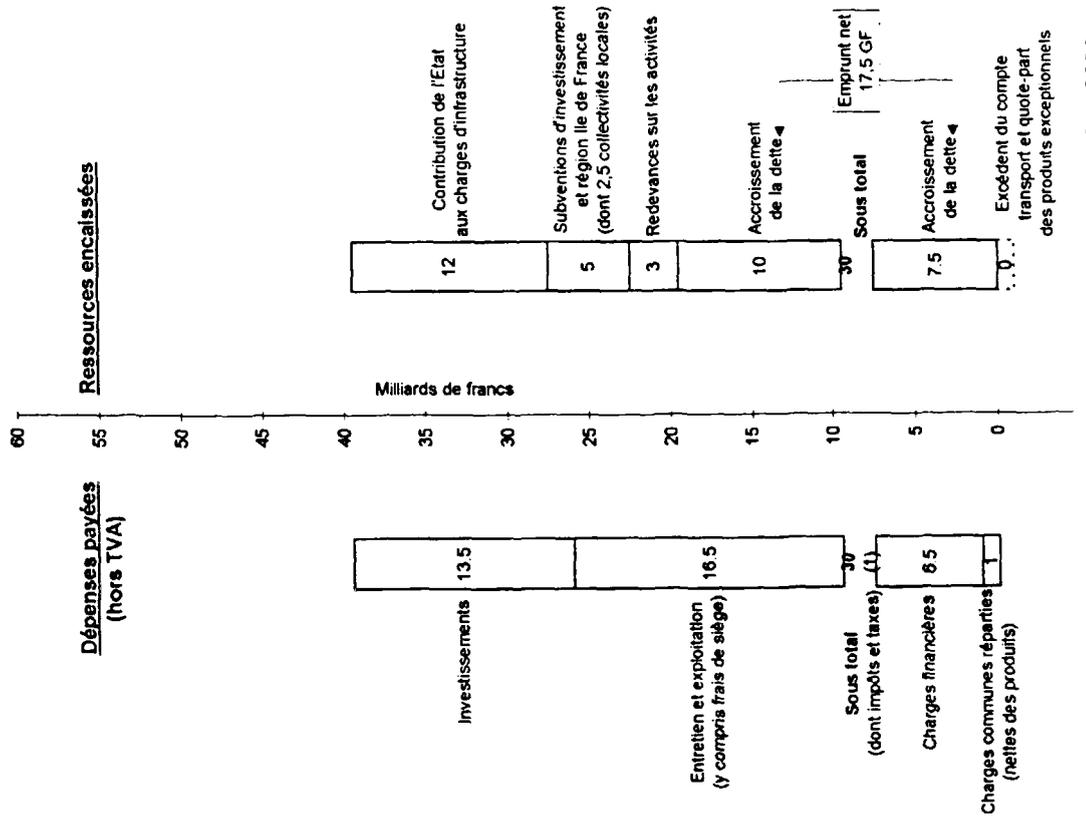


RESEAU FERROVIAIRE ET RESEAU ROUTIER NATIONAL FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

FINANCEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL EN 1994



FINANCEMENT DU RESEAU FERROVIAIRE EN 1994



Source C.G.P.C

Source C.G.P.C

L'USAGER DE LA ROUTE PAYE T'IL SES COÛTS EXTERNES ?
 Pour le réseau routier national (concédé et non concédé)

COÛTS POUR LA COLLECTIVITÉ	Année 1990 (en milliards de francs hors taxes) (*)	CONTRIBUTION DES USAGERS
<u>Coûts directs</u>		<u>aux dépenses de transport</u>
	277.7	277.7
		Dépenses de transport payée par l'usager (amortissement des véhicules, assurance, carburant, ..., hors taxes spécifiques)
		<u>aux dépenses d'infrastructure</u>
		16.3
Dépenses d'infrastructure (investissements, entretien et exploitation) hors frais financiers	28.8	Péages autoroutiers
<u>Coûts indirects</u>		
		de 33.8
Pollution Effet de serre Insécurité (dépenses de sécurité sociale) selon variation ± 10% des valeurs environnementales	de 23.0	Taxes spécifiques taxe à l'essieu taxe sur les contrats d'assurance T.I.P.P. 37,4 dont partie fiscalité sur l'énergie 5,7**
	à 27.6	à 39.5

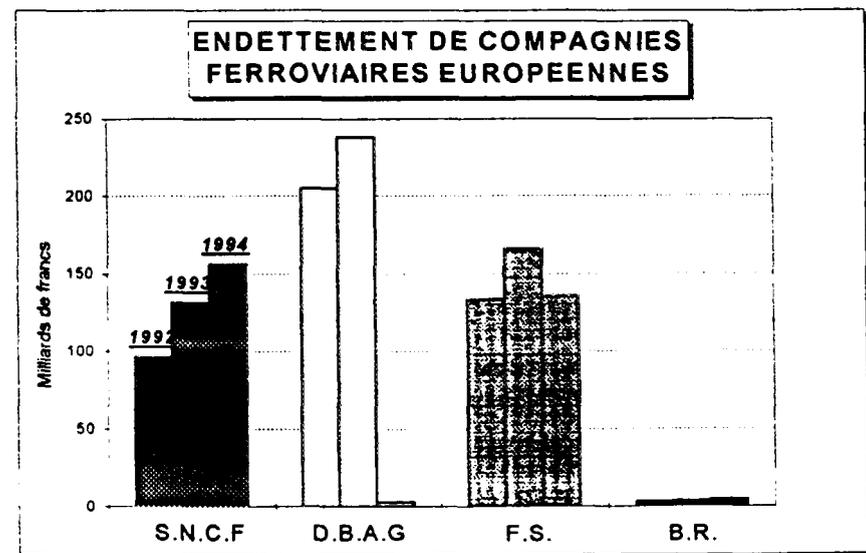
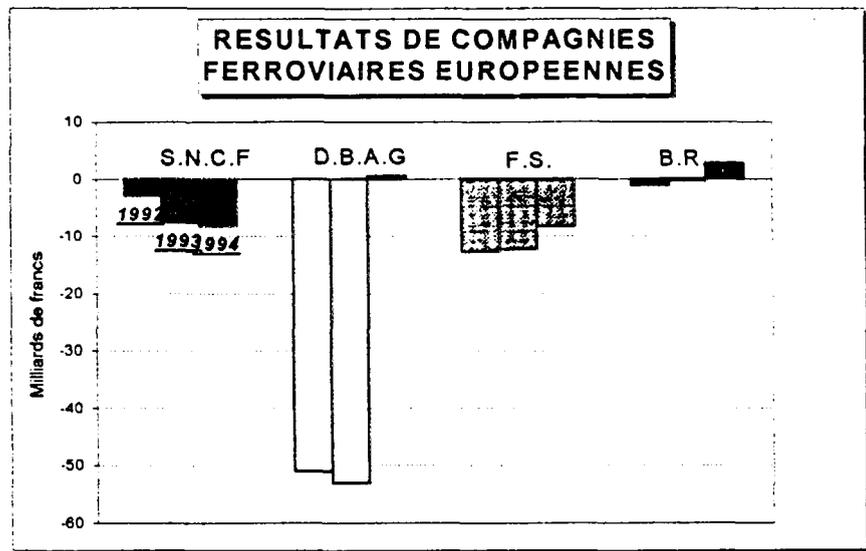
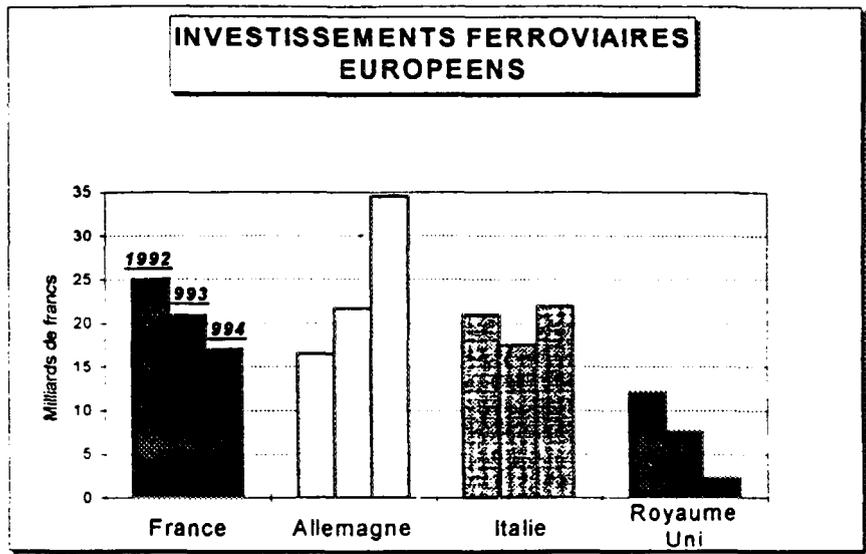
Total des dépenses d'infrastructure et des coûts indirects	de 51.8 à 56.4	Total des contributions de l'usager aux charges d'infrastructures et aux effets externes de 50.1 à 55.8

* Estimations effectuées en 1990 et actualisées sur la base du rapport Boiteux.

** On peut considérer qu'une part de la T.I.P.P. est une taxe sur une ressource énergétique rare. Le taux correspond a été choisi à hauteur de la T.I.P.P. sur le fioul domestique.

5 - Comparaisons européennes

- ◆ Investissements ferroviaires européens
- ◆ Etat des réformes des systèmes ferroviaires en Europe
- ◆ Carte du réseau transeuropéen de chemin de fer
- ◆ Carte du réseau transeuropéen de transport combiné

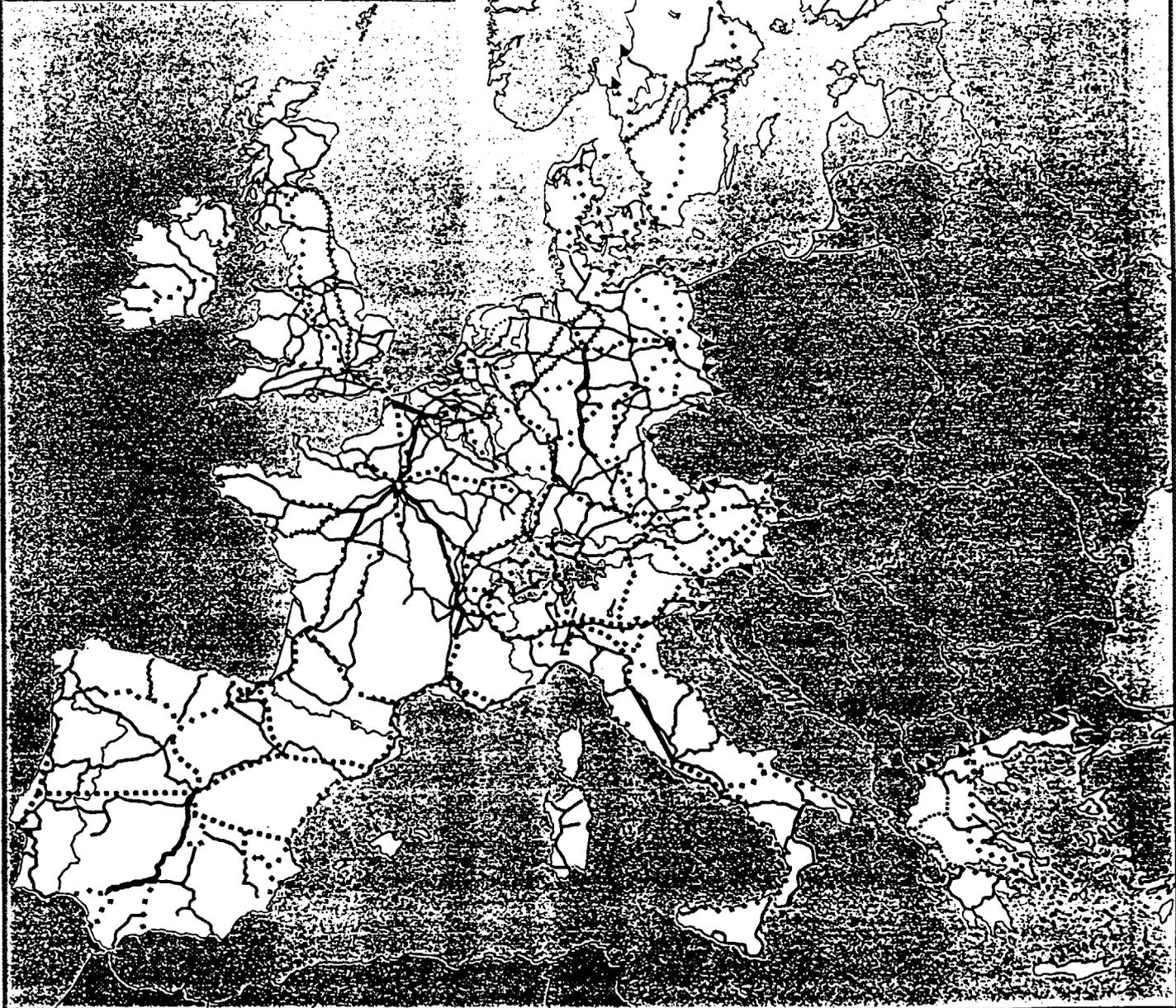




LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)
ABSCHNITT EISENBAHNEN
TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN
(2010 HORIZON)
SECTION RAILWAYS
SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)
SECTION CHEMIN DE FER

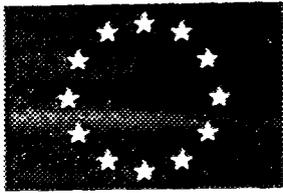
- HOCHGESCHWINDIGKEITSTUGSTRECKEN
HIGH SPEED LINES/LIGNES A GRANDE VITESSE
- GEPLANTE HOCHGESCHWINDIGKEITSTUGSTRECKEN/
PLANNED HIGH SPEED LINES/LIGNES A GRANDE VITESSE PLANIFIEES
- - - - - AUSBAUSTRECKEN FÜR HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR/UPGRADED
HIGH SPEED LINES/LIGNES AMENAGEES POUR LA GRANDE VITESSE
- GEPLANTE AUSBAUSTRECKEN FÜR HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR/
PLANNED UPGRADED HIGH SPEED LINES
LIGNES A AMENAGEMENT PLANIFIE POUR LA GRANDE VITESSE
- KONVENTIONELLE STRECKEN/CONVENTIONAL LINES/
LIGNES CONVENTIONNELLES
- GEPLANTE KONVENTIONELLE STRECKEN/PLANNED CONVENTIONAL
LINES/LIGNES CONVENTIONNELLES PLANIFIEES
- ↔ MOGLICHE KUNFTIGE VERBINDUNG POSSIBLE FUTURE CONNECTION/
LIAISON FUTURE POSSIBLE
- ➔ VERBINDUNGEN MIT DRITTLANDERN NUR HINWEISEND
THIRD COUNTRY CONNECTIONS/PURELY INDICATIVE
CONNEXIONS AVEC LES PAYS TIERS/PUREMENT INDICATIVES

EUROPA/EUROPE/EUROPE 19/06/95



Etat des réformes des systèmes ferroviaires en Europe

Pays	Organisation générale	Activités de prestation de transport	Gestion de l'infrastructure	Développement de l'infrastructure	Personnel	Intervention financière de l'Etat
FRANCE	SNCF établissement public industriel et commercial de l'Etat (1983)	SNCF 3 activités identifiées : <i>grandes lignes, services régionaux, fret</i>	SNCF direction de l'infrastructure	SNCF	Personnel de droit privé à statut	<ul style="list-style-type: none"> gestion de l'infrastructure, services régionaux, investissements non rentables
ALLEMAGNE	EBA (office fédéral des chemins de fer) + DBAG société anonyme (100% Etat) (1994)	DBAG 3 activités identifiées : <i>grandes lignes, services régionaux, fret</i> (devraient constituer ultérieurement des sociétés distinctes)	DBAG direction d'activité (devrait devenir une société distincte)	ETAT EBA (Office Fédéral des chemins de fer) (décide et paie)	Personnel fonctionnaire géré par l'Etat "loué" à la DBAG + Personnel de droit privé	<ul style="list-style-type: none"> financement du développement, services régionaux (aide aux Länder)
ESPAGNE	RENFE établissement public de l'Etat (nouveau statut 1994)	RENFE 2 directions générales et 8 unités de négoce	RENFE direction de la gestion des infrastructures	ETAT ministère des travaux publics et des transports	Personnel de droit privé à statut	<ul style="list-style-type: none"> gestion de l'infrastructure, services régionaux, investissements
ITALIE	FS Spa société anonyme (100% Etat) (1993)	FS Spa direction de l'exploitation	FS Spa direction de l'infrastructure	FS Spa direction de l'ingénierie) TAV (société privée, 60% des capitaux privés) pour financement de la grande vitesse	Personnel de droit privé	<ul style="list-style-type: none"> gestion de l'infrastructure, services régionaux
ROYAUME-UNI	Sociétés privées avec régulateur (1994) (direction de la régulation du rail-Etat)	Direction des franchises (Etat) et 25 sociétés de droit privé pour les voyageurs + 3 sociétés pour le fret + entreprises de location de matériel roulant + entreprises chargées de son entretien (ex-BR), [2 sociétés effectivement privatisées]	Railtrack Entreprise publique (appelée à être privatisée). Grandes gares appelées à être privatisées	Railtrack + Concessionnaires pour la grande vitesse	Personnel de droit privé	<ul style="list-style-type: none"> exploitation des dessertes (y compris fret) déficitaires investissements non rentables



LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHE VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)

ABSCHNITT : KOMBINIERTER VERKEHR

TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN
(HORIZON 2010)

SECTION : COMBINED TRANSPORT

SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)

SECTION : TRANSPORT COMBINE

SCHIENENKORRIDOR
RAILWAY CORRIDORS
CORRIDORS FERROVIAIRES

————— BESTEHENDE VERBINDUNGEN / EXISTING
CONNECTION / CONNEXIONS EXISTANTES

..... GEPLANT AUSWEITUNG /
PLANNED EXTENSION / EXTENSION PLANIFIEE

————— VERBINDUNGEN MIT DRITTLANDERN (nur hinweisend)
THIRD COUNTRY CONNECTIONS (purity indicative)
CONNEXIONS AVEC LES PAYS TIERS (purement indicatives)

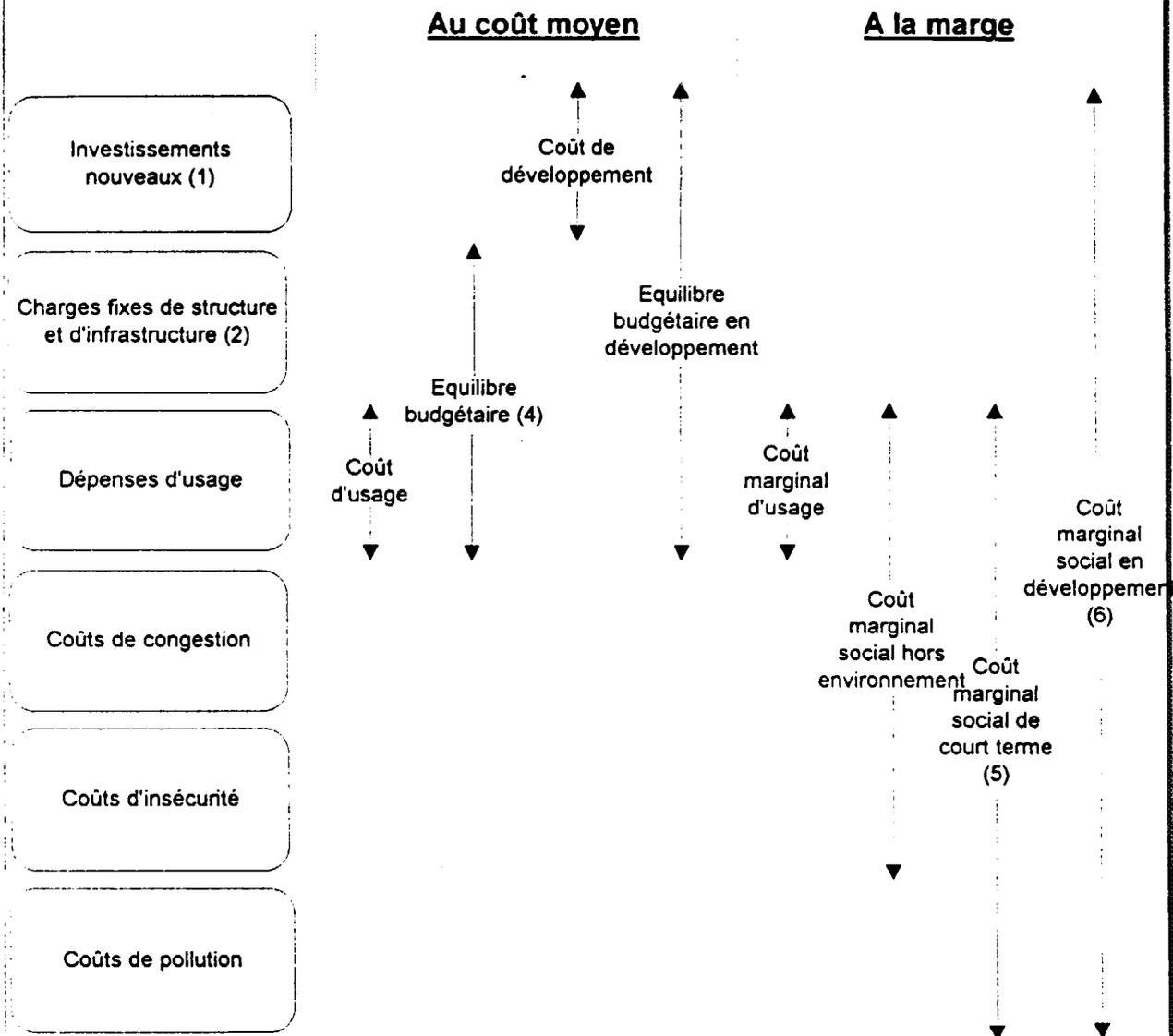
19/06/95



6 - Le système des transports

- ◆ Fonctionnement des marchés de transport et intervention des pouvoirs publics
- ◆ Les options de tarification d'usage des infrastructures de transport

LES OPTIONS DE TARIFICATION D'USAGE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



- (1) au coût moyen, nécessités par la croissance prévue du trafic; à la marge, par l'utilisateur supplémentaire.
 (2) relevant des infrastructures existantes.
 (3) voire autres effets environnementaux.
 (4) valeur historique des infrastructures. Lorsque les charges d'infrastructures sont valorisées au prix de remplacement, l'option de tarification est dite au coût économique complet.
 (5) en abréviation CMS.
 (6) en abréviation CMSD.

Source Commissariat Général du Plan