

N° 64

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983- 1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1983

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1984, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de MM Michel Chauty, président, Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents, Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Raymond Dumont, secrétaires, MM François Abadie, Bernard Barbier, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Bouloux, Amedée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, André Diligent, Gérard Ehlers, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Jean-François Poncet, Alfred Gérin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumeot, Remi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Lechenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Male, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM Louis Minetti, Georges Mouly, Jacques Moutet, Lucien Neuwirth, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Jules Roubion, Michel Sordel, Michel Souplet, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) 1726 et annexes, 1735 (annexes n^{os} 39 et 40) 1740 (tome XV), et In-8° 456.
Sénat : 61 et 62 (annexes n^{os} 32, 34 et 35) (1963-1984).

SOMMAIRE

	Pages
I. PHYSIONOMIE DU TRANSPORT INTERIEUR DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES.....	5
A. VOYAGEURS	5
B. MARCHANDISES	6
II. CONSOMMATION D'ENERGIE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT.....	7
A. VOYAGEURS	7
B. MARCHANDISES	7
III. LA S.N.C.F.	9
A. EVOLUTION DU TRAFIC.....	9
B. SITUATION FINANCIERE	11
IV. LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS ET LA R.A.T.P.	15
A. EVALUATION ET REPARTITION DES DEPLACEMENTS DE PERSONNES EN REGION PARISIENNE EN 1982.....	15
B. LA R.A.T.P.	16
I Evolution du trafic	16
a) Résultats enregistrés en 1981 et 1982	16
b) Premières indications pour 1983	16

2	Principaux travaux en cours	16
	<i>a) Prolongement de lignes de metro</i>	16
	<i>b) Renforcement du reseau d'autobus de banlieue</i>	17
	<i>c) Aménagement de stations et de couloirs d'accès</i>	18
	<i>d) Commandes de matériel roulant</i>	19
3	Orientations gouvernementales concernant la réforme de l'organisation des transports parisiens	19
4	Situation financière de la R.A.T.P.	21
	<i>C/ LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS DE PROVINCE</i>	22
1	Evolution du trafic	22
2	Extension de la taxe sur les employeurs	22
3	Couverture des dépenses dans les dix principales agglomérations françaises (hors Paris)	22
	CONCLUSION	24
	ANNEXE	25

Mesdames, Messieurs,

Laissant à votre Commission des Finances le soin d'examiner les dispositions proprement budgétaires concernant les transports terrestres, votre Commission des Affaires économiques et du Plan se propose dans cet avis d'examiner la situation de nos transports ferroviaires et routiers et les grandes orientations de la politique gouvernementale dans ce domaine.

I. PHYSIONOMIE DU TRANSPORT INTERIEUR DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

A. VOYAGEURS

Évalué en milliards de voyageurs km, le trafic de personnes a évolué comme suit au cours de la dernière décennie :

	1971	1982
<i>Transports publics urbains</i>		
	8,22	10,78
Autres transports publics (en 10 ⁶ véhicules.km)	(330)	(364,4)
<i>Transports publics interurbains</i>		
par fer	34,85	49,18
par route	1,1	1,2
<i>Voitures particulières</i>	283	430
<i>Avion</i>	1,5	5,5

Comme on peut le constater le trafic réalisé par automobile privée continue à l'emporter très largement sur celui des transports en commun. La France ne se distingue, d'ailleurs, pas sur ce point des autres pays d'économie libérale.

On observera, en outre, le remarquable développement des déplacements par voie aérienne même si le nombre de personnes utilisant ce mode de transport reste encore assez faible.

B. MARCHANDISES

Le trafic de fret, exprimé en **milliards de tonnes km**, se répartit comme suit en 1982 par mode de transport :

Fer	61,2	33,6 %
Route (envois de plus de 3 tonnes)	85,3	46,9 %
Canaux et fleuves	10,2	5,6 %
Oléoducs	25,3	13,9 %

Pour le 1^{er} semestre de 1983, on observe une baisse sensible qui affecte davantage la route (- 7,5 %) que le rail (- 6,4 %).

Par rapport à l'année 1970, on note, toutefois que le trafic ferroviaire a largement regressé (- 7 %) tandis que celui de la route a progressé de plus de 50 %, dépassant ainsi le rail depuis 1971.

Quant à la voie navigable, son recul très sensible peut être évalué à 15 %.

Une comparaison avec les principaux pays occidentaux fait cependant apparaître que le rail a conservé en France une meilleure position que chez ses principaux partenaires, à l'exception de la Suisse et de l'Autriche.

On notera, à ce propos, que la S.N.C.F. assure plus du quart des transports de voyageurs sur les distances supérieures à 100 kilomètres.

II. CONSOMMATION D'ENERGIE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

Au moment où l'accent est mis, à juste titre, sur les économies d'énergie, il nous semble intéressant de donner, à l'occasion de cet avis, quelques indications concernant le **coût énergétique** des différents modes de transport rapporté **au voyageur km** ou à **la tonne/km**, étant entendu cependant que les ruptures de charges et les trajets terminaux éventuellement nécessaires à l'acheminement final des voyageurs et des marchandises sont susceptibles de contrebalancer les avantages obtenus sur le transport principal.

Sous ces réserves, les consommations unitaires enregistrées se présentent comme suit en grammes d'équivalent pétrole (g.e.p.) par v.k. et t.k.

A. VOYAGEURS

Voitures particulières (en milieu urbain)	59
(en rase campagne)	37
Autobus R.A.T.P.	19,1
Transports collectifs de province	22,1
Métro	23,6
R.E.R.	23,0
Banlieue S.N.C.F.	20,3
Trains rapides et express	11,2
Omnibus	23,1

B. MARCHANDISES

Camions légers (3 à 4,5 tonnes)	89
Camions lourds (plus de 17 tonnes)	27
Trains de messageries (remplissage 35 %)	20,3

Trains complets	6,2
Convois poussés	7 à 12
Petits convois	6,6 à 8,9
Bateaux de canal	11,8 à 13,4

Il ressort de ces différents chiffres que trains complets et convois poussés sont particulièrement économes en énergie pour les liaisons interurbaines alors qu'en ville les autobus bénéficient d'un avantage très important sur les voitures particulières et apparaissent même plus économiques que le métro.

L'avantage concernant en général le transport ferroviaire apparaîtrait plus important encore si l'on prenait en compte le fait que celui-ci utilise à 80 % l'électricité provenant de nos chutes d'eau et de nos centrales nucléaires.

III. LA S.N.C.F.

A. EVOLUTION DU TRAFIC

1. Voyageurs

Le trafic de passagers a évolué comme suit, de 1980 à 1982, en milliards de voyageurs.km :

	1980	1981	1982
Grandes lignes (1)	46,88	48,17	49,18
dont omnibus	4,58	4,80	5,02
Banlieue de Paris	7,61	7,50	7,67
TOTAL S.N.C.F.	54,50	55,67	56,85

1) banlieues de province : 1973

On observe donc une progression lente mais certaine du trafic ferroviaire de voyageurs qui paraît, d'ailleurs, devoir se poursuivre en 1983 puisque le taux d'expansion est de 2,4 % pour les sept premiers mois de la présente année.

A noter que la proportion des usagers de 1ère classe qui est de l'ordre de 14 % sur le réseau principal est sensiblement plus importante sur les services rapides que sur les liaisons secondaires. Nous avons observé à ce propos la publicité faite depuis peu par la S.N.C.F. pour inciter les voyageurs à utiliser la 1ère classe, effort qui s'adresse incontestablement à la clientèle potentielle de l'avion.

TRAFIC ACHEMINE PAR QUELQUES GRANDES LIAISONS

Sur 270 millions de voyageurs ayant emprunté la voie ferrée de ville à ville, 38 millions ont utilisé les cinq principales liaisons rapides, dont :

12	Paris Lyon, Marseille Nice
9,9	Paris Bordeaux
6	Paris Toulouse
5,2	Paris Strasbourg
4,9	Paris Lille

PREMIER BILAN « TRAFIC » DU TGV SUD-EST

Les rames TGV ont transporté, en 1982, 6,5 millions de voyageurs, soit 17 800 par jour. On estime à 5 000 le nombre d'usagers supplémentaires enregistrés quotidiennement. Cet accroissement de 13 % est très supérieur aux prévisions, soit + 9 %.

On peut s'attendre à ce que cette augmentation soit notablement plus forte, au troisième trimestre en raison de la mise en service de l'ensemble de la liaison rapide Paris Lyon et du renforcement des dessertes sur l'ensemble du Sud-Est.

Les experts de la S.N.C.F. évaluent à un peu moins de 2 millions le nombre supplémentaire de voyageurs imputable au TGV à l'horizon 1985 sur la seule liaison Paris Lyon, ce qui correspond presque à un **doublément du trafic**.

Pour l'ensemble du secteur Sud Est, on estime que le nombre d'usagers des rames TGV pourrait atteindre 16 millions en 1985, soit un gain de près de 6 millions de voyageurs.

Les initiateurs du projet ont donc tout lieu d'être d'autant plus satisfaits des résultats obtenus que ceux-ci s'accompagnent d'une hausse sensible de la recette kilométrique moyenne, les nouveaux utilisateurs utilisant davantage la première classe et voyageant dans une plus forte proportion à plein tarif.

Nous ne pouvons cependant apprécier dès maintenant le bilan financier de l'opération car, si l'excédent brut d'exploitation est pour 1982 de 649 millions de francs, il convient de déduire de ce chiffre les charges d'amortissement et les charges financières des emprunts contractés, tant pour les installations fixes que pour le matériel roulant.

2. Marchandises

RAPPEL DE L'EVOLUTION DU TRAFIC DE FRET DEPUIS 1980

	1980	1981	1982
Tonnes (10 ⁶)	205,8	183,7	171,3
T.km (10 ⁶)	64,8	59,8	56,8

Cette évolution défavorable paraît se poursuivre, sinon s'accroître en 1983 où le recul est de 8 % en tonnage et de 6,4 % en tonnage kilométrique.

La S.N.C.F. a vu ainsi sa part du trafic marchandises « longue distance » se réduire de 56,6 % en 1967 à 42 % en 1982 alors que celle de la route atteignait, l'an dernier, 47 %.

B. SITUATION FINANCIERE

Il est, nous l'avons dit souvent, très difficile d'apprécier les résultats financiers de la S.N.C.F., compte tenu des différentes contributions de l'Etat aux charges particulières de l'établissement. Pour nous en tenir à la présentation même de l'entreprise nous observons que, toutes contributions, participations et subventions étatiques versées (soit 27,7 milliards de francs), la S.N.C.F. a enregistré, en 1982, un déficit de plus de **6,1 milliards de francs** au regard d'un chiffre d'affaires de 57,9 milliards de francs et que, pour 1983, la perte d'exploitation prévue, à ce jour, devrait atteindre 8,5 milliards de francs alors qu'elle n'était que de 674 millions de francs en 1980 et de 2 milliards de francs en 1981.

Ainsi, le déficit cumulé dépassera, fin 1983, 20 milliards de francs.

De plus l'endettement, y compris les emprunts de trésorerie a crû de 15 Mds de F en 1974 à 30 Mds de F en 1979 et 58 Mds de F en 1982 : chiffre supérieur au montant annuel des charges d'exploitation (57 Mds F).

Sans ignorer que cette situation est due pour une part à l'évolution défavorable du trafic marchandises et à un alourdissement général des charges (en particulier sociales), votre commission souhaiterait connaître les moyens qu'envisage le Gouvernement dans l'immédiat pour couvrir ce déficit et, à terme, pour redresser cette situation. Sans nous aventurer dans d'autres domaines que celui traité par le présent avis, nous observons en effet que le souci sans cesse affirmé de réduire l'impasse budgétaire paraît faire fi du déficit des entreprises nationales ou nationalisées qu'il faudra bien un jour cependant régulariser, autrement qu'en ayant recours à des emprunts à long terme.

C'est, sans doute, au regard de la situation financière exceptionnellement grave de la SNCF qu'il convient d'apprécier le nouveau cahier des charges de cette entreprise (1).

(1) Voir Annexe.

On y trouve, en effet, à l'article 45 du titre III, une disposition particulièrement inquiétante qui aboutit pratiquement à mettre à la charge des régions une part du déséquilibre financier des services qualifiés de régionaux.

Ainsi, à défaut de convention, c'est-à-dire, en fait, de participation aux dépenses, la SNCF pourra fermer des lignes ou supprimer certains services. Nous sommes loin du « droit au transport » proclamé par la loi d'orientation, adoptée fin 1982, qui devait garantir à tous les moyens collectifs d'acheminement.

Si nous pouvions cependant douter de notre interprétation, celle de M. Charles Fiterman nous ôterait toute illusion.

M. le Ministre des Transports a, en effet, récemment déclaré :

« L'incitation au conventionnement progressif des services par les régions résulte de la disposition du cahier des charges par lequel la SNCF est autorisée à modifier ces services, si, après le déroulement d'une procédure de concertation, la région n'a pas jugé bon d'en prendre la responsabilité en les conventionnant et ne reconnaît donc pas leur intérêt pour elle ».

Crédits budgétaires ouverts à la S.N.C.F. au titre du ministère des transports (en millions de francs).

	Loi de finances initiale 1983	Loi de finances initiale 1984
Installations maintenues	5,1	5,13
Exploitation des lignes d'intérêt régional	2925	3170
Concours exceptionnel à l'assainissement financier		3510
Charges d'infrastructure	9 144	10 038,36
Temps réduits marchandises	24	"
Réductions tarifaires voyageurs	1356	1404
Charges de retraite	10 894	13 081
Apport au fonds de dotation	2 000	-
TOTAL.....	26 348,1(1)	31 208,5(2)

(1) Y compris les autres dotations 27 811,8

(2) 31 208,5

Votre Commission observe une fois de plus que la participation budgétaire au déficit de la Caisse des retraites des cheminots, dont on lui dit chaque année qu'elle a atteint son plafond, continue à progresser de manière très sensible et inquiétante. Elle prend acte à ce propos des observations de la Cour des Comptes qui invite le Gouvernement à reconsidérer les âges actuels de mise à la retraite de certains personnels qui n'apparaissent plus justifiés en raison de l'amélioration des conditions de travail.

Elle note, par ailleurs, comme elle l'a souligné précédemment que le volume considérable des aides de toute sorte consenties au transport ferroviaire ne paraît pas en mesure d'enrayer les pertes d'exploitation de l'établissement et qu'ainsi les crédits accordés à la S.N.C.F., y compris le déficit qu'il faudra bien en définitif combler, dépassent de loin le montant du budget de nombreux ministères.

SITUATION ACTUELLE DU RESEAU ET PRINCIPAUX TRAVAUX D'ELECTRIFICATION ENVISAGES

Au 31 juillet 1983, la longueur du réseau en exploitation était de 34 600 km, dont 10 718 électrifiés, ces derniers supportant 80 % du trafic.

Les principales opérations d'électrification en cours concernent 1 500 km de voies simples dont 624 pour « l'étoile » d'Angers, 223 pour Rouen Amiens, 290 pour Saint André le Gaz- Chambéry, et 157 pour Nantes-Saint Nazaire-Le Croisic.

Dans l'avenir immédiat, ou à plus long terme, les travaux les plus importants prévus concernent le réseau breton dont l'électrification qui devait être engagé dès 1983 sera sans doute reporté en raison des difficultés financières que connaît la S.N.C.F.

LE DOSSIER DU TGV SUD-OUEST

Le Gouvernement a, par la voix de M. le Premier Ministre, confirmé son intention de lancer prochainement les travaux tendant à la réalisation du TGV Sud-Ouest destiné à réduire la durée d'acheminement des voyageurs vers la Bretagne et l'Aquitaine. Sans contester que la construction de ces 350 km de lignes nouvelles apportera un avantage certain aux usagers, votre Commission note cependant que le gain de temps obtenu ne sera au mieux que d'une heure pour Rennes, Nantes ou Bordeaux, liaisons déjà ou prochainement desservies dans d'excellentes conditions en des temps records sur des itinéraires ne présentant aucun obstacle géographique majeur et n'apparaissant pas devoir être saturés à court ou moyen terme.

Il est donc permis de s'interroger, comme l'a fait récemment la Cour des Comptes, sur l'urgence, l'opportunité et la rentabilité d'une telle entreprise pour la S.N.C.F. et la Nation.

Votre commission note, d'ailleurs, que la S.N.C.F., dont on connaît la situation financière très difficile, marque la plus grande réticence à supporter la charge financière de ce projet, dans les mêmes conditions que le précédent, et observe que le ministre des transports a, de son côté, reconnu que des modalités « appropriées » devraient être recherchées pour financer ce projet (prêts privilégiés, voir decales).

Votre commission souhaiterait, dans ces conditions, que le Gouvernement veuille bien lui faire connaître les conditions dans lesquelles il compte réaliser cette opération et en couvrir le coût dont elle rappelle qu'il est évalué « au départ » à 12 milliards de francs (y compris l'achat du matériel roulant).

Elle désirerait également avoir quelques renseignements relatifs à la construction d'un T.G.V. Nord dont le dossier est actuellement soumis à un groupe de travail spécialisé.

IV. LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS ET LA R.A.T.P.

A. EVALUATION ET REPARTITION DES DEPLACEMENTS DE PERSONNES EN REGION PARISIENNE EN 1982

Sur 19,5 millions de déplacements effectués par jour en région parisienne, la part des différents modes de transport s'établit comme suit :

Voitures particulières	11,3 (58 %)
Transports collectifs	5,5 (28 %)
Taxis et « 2 roues »	2,7 (14 %)

Ces transports s'effectuent à raison de : 3,2 à Paris « intra muros », 3,2 entre Paris et sa banlieue, 13 de banlieue à banlieue (directement ou à travers Paris).

Si l'on considère la nature de ces transports, on note que les déplacements domicile-travail ne représentent que 25 % du total et ceux d'affaires : 8 %, soit, au total, moins du tiers.

Enfin, si la R.A.T.P. assure la grande majorité des transports en commun, il convient cependant d'observer que la S.N.C.F. transporte par an 444 millions de voyageurs, et les transporteurs privés : 151 millions (R.A.T.P. : plus de 2 milliards).

Il ressort de l'ensemble de ces données qu'en dépit de l'effort spectaculaire réalisé depuis 10 ans pour accroître la capacité des transports en commun (création du R.E.R. et allongement des convois à 6 voitures), ceux-ci ne sont pas, et de loin, en mesure de répondre aux besoins des usagers, surtout si l'on considère que le transport assuré par la S.N.C.F. et la R.A.T.P. reste faible sur les liaisons **de banlieue à banlieue** pour lesquelles **l'expansion du trafic est la plus rapide**.

L'effort entrepris pour améliorer les dessertes publiques de surface ou souterraines ne saurait donc conduire à négliger l'aménagement des voies urbaines nécessaires à l'écoulement du trafic des automobiles et des véhicules commerciaux.

B. LA R.A.T.P.

1°) Evolution du trafic

a) Résultats enregistrés en 1981 et 1982 (en millions de voyageurs)

	1981	1982
Métro	1 110,9	1 131,3
Autobus Paris	313,7	313,6
Autobus banlieue	410,7	428,0
R.F.R.	223,0	246,4
Total	2 058,3	2 119,3

b) Premières indications pour 1983 (en millions de voyageurs)

	1er semestre 1982	1er semestre 1983
Métro	585	598,1
Autobus Paris	167	169,7
Autobus banlieue	215	237,7
R.F.R.	127	131,3

En dehors des autobus de Paris dont le trafic reste inchangé, un accroissement notable est enregistré de 1981 à 1982 sur le R.F.R. (+ 9 %) et, cette année, sur les autobus de banlieue (+ 10 %).

Cet accroissement du nombre des usagers est sans doute imputable en grande partie au remboursement de la carte orange pour les déplacements domicile-travail. On peut estimer, en effet, au vu des premiers résultats enregistrés, que le nombre de ces titres de transport sera pour l'année en cours de 19 200 000, soit une hausse de 11 % sur 1982.

2°) Principaux travaux en cours

a) Prolongement de lignes de métro

Le prolongement en cours de la ligne n° 7, à partir de la station « Porte d'Italie » comprend quatre stations nouvelles et 3,6 km de tracé.

La première étape de cette opération s'est achevée avec la mise en service du tronçon « Maison-Blanche-Kremlin-Bicêtre » le 10 décembre 1982. Le deuxième, « Kremlin-Bicêtre-Villejuif II », devrait être mis en service au début de l'année 1985.

Le prolongement de la ligne 5 à Bobigny-Préfecture –deux stations nouvelles, 3,4 km de tracé– devrait être également terminé au début de l'année 1985.

Sur la ligne n° 7, l'allongement de l'arrière-gare de l'actuel terminus de Fort d'Aubervilliers a été engagé, en 1982, pour améliorer les conditions d'exploitation de la ligne. Le prolongement à la Courneuve (215 MF valeur janvier 1983) a débuté en 1983 pour être mis en service courant 1986. Outre son intérêt pour la desserte directe du secteur (taux de rentabilité 13 %), cette réalisation bénéficiera aux lignes d'autobus en site propre sur la N 186 et permettra de disposer d'un terminus offrant toutes les possibilités souhaitables pour l'exploitation.

A partir de l'an prochain, le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'à la Défense figure parmi les projets qui pourraient être retenus dans le cadre du contrat Etat-Région du IXe Plan, en fonction des priorités et des possibilités financières respectives de l'Etat et de la Région. Il comprend la construction de deux stations et de 1,8 km de tracé. Les travaux ont été estimés à 500 MF (valeur 1984).

Le prolongement de la ligne 13 à Asnières-Gennevilliers III, comprenant deux stations nouvelles et 1,3 km de tracé, dont le taux de rentabilité atteint 10,4 %, pourrait être engagé ultérieurement.

Au-delà de ces opérations, d'autres prolongements de métro pourront être envisagés en fonction des résultats des études en cours et notamment des études comparatives avec des dessertes par modes plus légers.

b) Renforcement du réseau d'autobus de banlieue

En 1983, le réseau d'autobus, déjà renforcé en 1982, a crû de façon significative, notamment en banlieue :

- création d'un service de transport urbain entre la Cité des Courtilières et le quartier des Limites à Pantin,

- fusion des lignes 112 et 306 sous la forme d'une nouvelle ligne d'indice 112,

- création d'une ligne 108 N « Joinville (gare RER) - Joinville (Polangis) »,

- prolongement de la ligne 147 B jusqu'à l'hôpital de Montfermeil,

- création d'un service de transport urbain à Romainville (ligne 122 N),

- création d'un service urbain à Deuil-le-Barre (ligne 256 N),

- prolongement de la ligne 402 à Epinay-sur-Orge (gare RER),

- nouvelle ligne affrétée sous l'indice 420 Boulogne Billancourt-Marne la Coquette,

- prolongement de la ligne 445 C à Cergy-Puiseux.

Compte tenu de ces opérations récentes, le réseau des autobus de banlieue comprenait donc, au 31 juillet dernier, 145 lignes de banlieue d'une longueur totale de 1 673,7 km et, dans les villes nouvelles, 24 lignes affrétées à tarification spéciale d'une longueur totale de 283,9 km.

c) Aménagement de stations et de couloirs d'accès

L'année 1982 a été marquée par la continuation du programme d'amélioration du confort dans les stations du métro et les gares du RER entamé depuis dix ans. A ce titre, la rénovation de 7 stations de métro et d'une gare de la ligne B a été achevée : 5 autres opérations ont été poursuivies et 8 nouvelles lancées en 1982. Au cours de 1983, 4 escaliers mécaniques ont été mis en service tandis que la construction de 2 autres a été entreprise. Trois ouvrages de ventilation ont été réceptionnés et un autre est en cours d'installation.

Par ailleurs, plusieurs opérations d'amélioration des accès ou des correspondances ont démarré dont, sur le RER, à la gare de Neuilly-Plaisance ; ont également commencé, à la station « Bercy » la réalisation d'un accès supplémentaire et l'agrandissement de la salle des billets afin de répondre aux besoins liés à l'ouverture du Palais Omnisport de Paris-Bercy.

Enfin, l'installation d'équipements anti-fraude s'est poursuivie tandis qu'a été lancé un important programme de réalisation de cabines et de guérites destinées aux agents d'accueil et d'information et aux personnels de contrôle.

Votre Commission se félicite de cet effort susceptible de réduire l'insécurité qui dissuade aujourd'hui de nombreux usagers d'utiliser le métro ou le RER hors des heures de pointe.

d) Commandes de matériel roulant

Pour le RER, une commande de 32 éléments de voitures de matériel d'interconnexion MI 84 a été passée : les livraisons commenceront à partir de novembre 1984. Par ailleurs, seront livrés cette année 15 éléments de 4 voitures de matériel MI 79 pour être affectés sur la ligne B.

Pour le métro, une commande de 10 éléments de 5 voitures de matériel moderne MF 77 sera passée en 1983 : ils seront livrés à partir de 1985.

Pour le réseau routier, les commandes de l'année 1983 concernent 313 autobus standards RVI (dont 275 SC 10 et 38 PR 100) et 56 autobus articulés RVI PR 180. Enfin, la R.A.T.P. réceptionnera la livraison de 254 autobus standards (dont 215 SC 10 et 39 PR 100) et 54 autobus articulés RVI PR 180.

3°) Orientations gouvernementales concernant la réforme de l'organisation des transports parisiens

La réforme institutionnelle de l'organisation des transports parisiens, plusieurs fois différée, a déjà fait l'objet d'une large concertation en particulier avec les élus régionaux et départementaux. Celle-ci a permis la définition des orientations indiquées ci-après et qui ont fait l'objet d'une communication du ministre des transports au Conseil des ministres du 2 mars 1983. Un projet de loi est en cours d'élaboration et pourrait être, après les consultations nécessaires, soumis à l'examen du parlement prochainement.

L'objet de cette réforme est de mettre en place un système de transports décentralisé, durablement équilibré sur le plan financier, et adapté aux spécificités de la Région Ile-de-France et des statuts des entreprises nationales concernées.

Le projet de loi prévoirait notamment les dispositions suivantes :

1. Dévolution à un syndicat mixte, constitué entre la Région Ile-de-France et les départements, des compétences auto-organisatrices des transports publics de voyageurs actuellement exercées par le syndicat des transports parisiens à l'intérieur du périmètre urbanisé ainsi que celles relatives aux lignes d'intérêt régional à l'extérieur de ce périmètre. La région aurait voix prépondérante au sein de ce syndicat mixte.

A l'extérieur du périmètre, les transports publics de voyageurs seront organisés par les départements et les autorités organisatrices urbaines dans les conditions du droit commun.

2. Organisation de relations contractuelles entre le syndicat mixte, la région, les départements, les entreprises de transport (RATP, SNCF, APFR) et l'Etat.

3. En ce qui concerne le financement du système de transport, celui-ci reposera notamment sur des transferts de ressources selon les principes fixés par 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. Les modalités détaillées de ce financement seront précisées dans la loi de finances de l'année du transfert de compétence.

4°) Situation financière de la R.A.T.P.

Compte d'exploitation de l'exercice 1982 et budget révisé pour 1983

	1982	1983 (budget révisé)
I- Recettes		
Recettes du trafic	3 726,2	4 149
Remboursements des pertes	1 734,4	2 237
(dont contribution des employeurs)	1 517,3	1 976
Subvention pour maintien ou création de dessertes déficitaires	15,1	28
Indemnité compensatrice	3 962,0	4 592
Recettes diverses	999,4	1 137
Report à nouveau	-	170
Total	10 437,1	12 313
II- Dépenses		
Frais de personnel	6 469	7 325
Impôts et taxes	849,4	1 009
Matières, travaux et divers énergie	1 506	1 837
Frais financiers	1 037,1	1 283
Dotation nette aux comptes d'amortissements des immobilisations	400,1	725
	(830,8 - 430,7)	(950 - 225)
Autres dotations	114,5	89
Aléas	-	45
TOTAL	10 376,1	12 313
Solde créditeur	61	-
Total	10 437,1	12 313

On constate qu'en 1983 comme en 1982 les recettes directes de trafic ne couvriront qu'environ 35 % des dépenses, ce qui souligne l'ampleur de l'effort de l'Etat, de la région et des employeurs (qui concourent également au financement des investissements) pour réduire le coût des transports, avantage dont bénéficient, il convient de le souligner, non seulement les travailleurs se rendant de leur domicile à leur entreprise mais tous les usagers des transports en commun de Paris et de sa région.

C. LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS DE PROVINCE

1°) Evolution du trafic

Pour nous en tenir aux agglomérations de 200.000 habitants et plus, le trafic des transports en commun urbains s'est développé dans l'ensemble en province beaucoup plus vite qu'à Paris au cours des cinq dernières années. Les taux d'expansion les plus élevés concernent Orléans (+ 121 %), Clermont-Ferrand (+ 64 %), Rouen (+ 52,6 %) et Valenciennes (+ 45,7 %). En revanche, l'accroissement est faible à Strasbourg (+ 0,06 %), Lille (+ 3,2 %), Toulouse (+ 3,7 %), Nancy (+ 5,8 %) et Toulouse (+ 3,7 %).

Pour plusieurs de ces 24 agglomérations, le nombre annuel de voyageurs dépasse 50 millions : Lyon (200), Marseille (132), Bordeaux et Toulouse (65), Lille (51).

2°) Extension de la taxe sur les employeurs

L'abaissement à 30 000 habitants du seuil de population au-dessus duquel la perception d'une taxe sur les employeurs est autorisée, est entré en vigueur au 1er juillet 1983.

A l'heure actuelle, 20 municipalités ou autorités responsables ont déjà utilisé cette faculté et une quinzaine d'autres sont sur le point de le faire. La plupart ont profité du taux maximum autorisé, soit 0,5 % (pour les villes de 30 à 100 000 habitants).

3°) Couverture des dépenses dans les dix principales agglomérations françaises (hors Paris)

Ayant constaté qu'à Paris l'usager n'acquitte qu'environ 35 % du prix de revient de son transport, votre Commission a jugé intéressant de s'enquérir, pour huit des principales agglomération de province, de la participation **respective des usagers, des employeurs et des collectivités locales** aux dépenses de fonctionnement.

	Usagers	Employeurs	Collectivités locales
Lille	51,0 %	-	-
Bordeaux	33,3 %	22,6 %	44,1 %
Toulouse	49,5 %	26,9 %	23,6 %
Nantes	46,8 %	29,9 %	23,3 %
Nice	61,7 %	26,8 %	11,5 %
Toulon	52,9 %	52,6 %	14,5 %
Rouen	46,7 %	53,3 %	-
Strasbourg	62,9 %	36,3 %	0,8 %

On constate ainsi qu'en dehors de Bordeaux, la part supportée par les usagers est nettement plus importante qu'à Paris.

Concernant le versement des employeurs, on observe par ailleurs que, dans de très nombreuses agglomérations, cette contribution patronale est consacrée majoritairement aux dépenses de modernisation des réseaux. Ce fait se vérifie notamment dans les villes les plus importantes où les sommes ainsi collectées sont affectées aux investissements dans les proportions de :

213 MF/369 à Lyon
 107,9/191 à Marseille
 340/350 à Lille
 66,4/122 à Toulouse
 91,4/143 à Nantes
 34/62,5 à Toulon
 19,8/23 à Thionville
 20,2/48 à Saint Etienne
 27,3/49 à Orléans

CONCLUSION

En conclusion de cet avis, votre Commission observe, tout d'abord, que les dotations afférentes à la SNCF croissent, d'une année à l'autre, de 18,4 % au regard d'une progression des crédits globaux ouverts au titre des transports qui n'atteint pas 9 %. Une telle distorsion de l'effort financier de l'Etat lui paraît difficilement acceptable, dans la mesure où elle entraîne un ralentissement ou même un recul des moyens mis en œuvre pour entretenir et moderniser les autres transports.

Elle observe, d'ailleurs, qu'en dépit de cette contribution exceptionnelle, la situation financière de notre société nationale ne cesse de s'aggraver, évolution qui souligne l'inefficacité d'une aide ne s'accompagnant pas d'un rigoureux effort d'économie.

En outre, elle estime souhaitable que soient reconsidérés notamment la politique d'emprunts et le régime de certaines retraites, principales causes de l'accroissement du déficit.

Votre Commission s'interroge également, comme la Cour des Comptes, sur l'opportunité de lancer, actuellement, une opération telle que le T.G.V. Atlantique dont la rentabilité et l'utilité pour la S.N.C.F. et la Nation sont loin d'être évidentes, un gain d'une heure sur les dessertes de Nantes ou Bordeaux ne lui paraissait pas justifier 12 milliards de francs d'investissement.



Pour ces motifs et de façon plus générale pour marquer son opposition à l'intervention multiforme de l'Etat, résultant des dispositions de la loi d'orientation des transports et de ses textes d'application, générateurs d'entraves à la liberté d'entreprendre et de dépenses contrôlables, ainsi qu'à la mise à la charge des régions du déficit des lignes secondaires, votre Commission donne un **avis défavorable** à l'adoption des dispositions budgétaires de la loi des finances pour l'exercice 1984 concernant les Transports Terrestres.

ANNEXE

Cahier des charges de la Société Nationale des Chemins de fer Français

TITRE I^{er}

Principes et conditions d'exécution du service public ferroviaire

Art. 1^{er} - La Société Nationale des Chemins de fer Français est un élément essentiel du système de transport intérieur français. Ses activités doivent contribuer à la satisfaction des besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, concourir à l'unité et à la solidarité nationales et à la défense du pays. Elle prend à cet effet, en tenant compte des coûts correspondants, toute initiative visant à développer l'usage du rail pour le transport des personnes et des biens.

Elle a pour mission

d'une part, de gérer, d'aménager et de développer le réseau ferré national dans les conditions définies au titre V du présent cahier des charges ;

d'autre part, d'exploiter les services ferroviaires sur ce réseau, dans les meilleures conditions de sécurité, d'accessibilité, de célérité, de confort et de ponctualité, compte tenu des moyens disponibles.

L'ensemble des services offerts par la SNCF est mis en œuvre selon les principes du service public, notamment en matière de continuité et de conditions d'accès des usagers.

La SNCF peut en outre offrir, dans des conditions normales de coût et de compétitivité, les prestations complémentaires liées au transport, nécessaires à la satisfaction des besoins des usagers.

Art. 2 - La SNCF mène une politique active d'innovation, de recherche et de développement tant au plan technologique qu'au plan de la gestion. Elle participe et apporte son appui au développement de la technologie ferroviaire française en liaison avec les secteurs industriels concernés. Elle contribue, par ses études et ses recherches, à une meilleure connaissance des aspects sociaux et économiques du secteur des transports. Elle développe avec les réseaux étrangers une politique active de coopération tendant à promouvoir les relations ferroviaires internationales, notamment dans le cadre de la Communauté économique européenne.

Art. 3 - Afin d'assurer ces missions, l'établissement public peut détenir ou créer des filiales et détenir ou prendre des participations dans des organismes ou sociétés dont l'objet est connexe ou complémentaire au transport ferroviaire.

Il peut également passer tout accord nécessaire visant en particulier l'exécution de certains services ou la mise en œuvre successive de plusieurs techniques de transport.

Les créations de filiales, les prises, cessions ou extensions de participation financière décidées par la SNCF sont approuvées par arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'économie et du budget

Art 4 -- La SNCF bénéficie de l'autonomie de gestion. Ses instances dirigeantes sont responsables du bon emploi de ses moyens en personnel et de ses moyens matériels et financiers, en particulier ceux mis à sa disposition par la collectivité nationale. Elles ont le devoir d'en assurer la gestion au meilleur coût, et d'en améliorer en permanence l'efficacité et la productivité

Du transport des voyageurs

Art 5 La SNCF contribue à la mise en œuvre progressive du droit au transport. Elle assure à cette fin plusieurs catégories de services pour répondre à la diversité des besoins des usagers

- des services nationaux, dans les conditions fixées à l'article 6 .

- des services internationaux, définis par la SNCF en coopération avec les réseaux étrangers concernés .

- des services d'intérêt régional comprenant eux mêmes deux catégories

- des services régionaux conventionnés effectués sur les liaisons inscrites aux plans régionaux de transport .

- les autres services . ils comprennent notamment, à la date d'entrée en vigueur du présent cahier des charges, l'ensemble des services omnibus non urbains existant à cette date et qui n'ont pas fait l'objet de convention .

- des dessertes de zones urbanisées dans des conditions définies en concertation avec les autorités territoriales compétentes et pouvant donner lieu à conventionnement

Les services visés au présent article peuvent, dans des cas particuliers, être assurés par des moyens de transport routiers

Art 6 La consistance des services nationaux est définie par la SNCF dans le cadre de son autonomie de gestion en tenant compte des orientations générales de la politique de l'État en matière de transports

Art 7 -- La SNCF propose à ses usagers les prestations inhérentes au voyage, notamment le transport des bagages, la restauration et la mise à disposition de places couchées. La SNCF apprécie la nécessité de ces prestations dans le cadre de son autonomie de gestion, en fonction de la nature de la liaison, des besoins de sa clientèle et des coûts correspondants

Art 8 La SNCF prend toute mesure destinée à faciliter les conditions du voyage ferroviaire et à le promouvoir. Elle assure en particulier des services dans les gares et facilite les correspondances avec les autres modes de transport, notamment urbains, régionaux, aériens et maritimes. Elle peut organiser, éventuellement au moyen de plusieurs techniques successives de transport, le voyage de bout en bout d'usagers, isolés ou en groupe. Des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite

Art 9 -- Les trains de voyageurs doivent contenir des places en nombre suffisant pour faire face aux besoins normaux du trafic. Ces places peuvent consister en places debout pour les trajets à courte distance. La SNCF prend

les mesures nécessaires pour répondre dans les meilleures conditions possibles aux besoins des usagers sur les liaisons qu'elle dessert, lors des pointes de trafic quotidiennes et hebdomadaires

Elle peut toutefois limiter l'accès à certains trains désignés

Art 10 — Les voyageurs sont autorisés à se munir de bagages à main à titre gratuit. La SNCF définit les conditions dans lesquelles l'admission de certains bagages se fait après enregistrement et moyennant perception d'une taxe. Elle détermine les trains dans lesquels l'admission des bagages enregistrés peut être soumise à conditions particulières.

Art 11 — La SNCF met à la disposition des voyageurs, de manière précise et accessible, toutes les informations utiles portant sur les horaires des trains, les tarifs, les conditions générales d'exploitation des services et les prestations complémentaires qu'elle fournit.

Elle prend toute disposition visant à la plus large diffusion de ces informations.

Les conditions d'utilisation des titres de transport doivent pouvoir être précisées lors de l'achat de ces titres. Les modifications occasionnelles du service doivent être portées à la connaissance du public.

Art 12 — En cas d'incident, les usagers directement touchés par les modifications apportées au service doivent en être informés dans les meilleurs délais et conseillés, le cas échéant, sur les possibilités qui leur sont proposées pour effectuer ou poursuivre dans les meilleures conditions leur voyage interrompu ou perturbé.

Lorsque la SNCF est temporairement contrainte pour des raisons techniques de réduire de façon substantielle ou de suspendre sur une ligne ou section de ligne, les services offerts au public, elle en informe sans délai le ministre chargé des transports ainsi que, suivant les circonstances de l'incident, les collectivités locales et les usagers intéressés.

Art 13 — La SNCF perçoit un prix en contrepartie des prestations qu'elle fournit.

Elle mène une politique tarifaire visant à développer l'usage du train en participant à la satisfaction du droit au transport, dans des conditions assurant l'équilibre global de son exploitation, compte tenu des participations des collectivités publiques et d'autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect.

Cette politique tarifaire favorise la réalisation des objectifs définis par l'État pour obtenir l'utilisation la meilleure au plan économique et social du système des transports intérieurs français.

Art 14 — Les prix payés par les usagers des services nationaux sont fixés par la SNCF en application

d'un tarif de base correspondant au prix du voyage en seconde classe,

et d'un ensemble de tarifs comportant diverses modulations par rapport à l'application du tarif de base et intégrant les tarifs sociaux mis en œuvre par la SNCF à la demande de l'État.

Les prix des prestations complémentaires au service du transport ferroviaire sont établis par la SNCF dans le cadre de la réglementation de droit commun.

Art 15 — La SNCF peut mettre à tout moment en application des tarifs internationaux de voyageurs.

Ces tarifs sont élaborés et mis en vigueur, en concertation avec les autres réseaux et entreprises partenaires, dans les conditions prescrites, le cas échéant, par la réglementation communautaire, les conventions internationales et les accords entre réseaux qui en découlent.

Ils sont communiqués au ministre chargé des transports

Art 16 – Les prix payés par les usagers des services d'intérêt régional et des dessertes de zones urbanisées sont également fixés dans les conditions de l'article 14 lorsqu'ils ne font pas l'objet des dispositions particulières visées aux articles 45 et 49.

Art 17 – La SNCF communique les tarifs qu'elle établit en application de l'article 14 au ministre chargé des transports quinze jours au moins avant la date à laquelle ces tarifs doivent entrer en vigueur. A défaut d'opposition notifiée dans les huit jours suivant leur dépôt, les tarifs établis par la SNCF sont réputés homologues. Ces tarifs sont portés à la connaissance du public six jours au moins avant la date de leur entrée en vigueur.

Art 18 – Si la SNCF envisage de modifier ses tarifs dans des conditions différentes de celles prévues aux articles 14 et 17, elle en informe le ministre chargé des transports un mois au moins avant la date à laquelle ces nouveaux tarifs doivent entrer en vigueur. A défaut d'opposition notifiée dans un délai de quinze jours à compter de la date de communication, ces nouvelles dispositions sont réputées approuvées.

Toutefois, lorsque ces mesures ont le caractère d'offre publique promotionnelle, dont le bénéfice pour les usagers concernés est limité dans le temps, elles font l'objet d'une simple information du ministre.

Art 19 – La SNCF peut conclure des contrats de transport de voyageurs dont les conditions sont fixées de gré à gré. Ces contrats peuvent prévoir que le service du transport sera assuré par des voitures ou des circulations spéciales.

Ils peuvent également comporter la fourniture de prestations connexes au voyage, dans le cadre de la réglementation en vigueur relative aux agences de voyage.

Les tarifs établis par ces contrats sont dispensés d'homologation et sont applicables de plein droit dès la signature du contrat.

La SNCF ne consent pas d'autres facilités de circulation que celles prévues par les dispositions législatives ou réglementaires.

Du transport des marchandises

Art. 20 – La SNCF participe au système des transports de marchandises et contribue à développer son efficacité en acheminant dans la limite de ses possibilités techniques les envois de messagerie, de lots ou de charges complètes qui lui sont remis par les usagers à destination du territoire national ou de pays étrangers. Ces services peuvent, dans des cas particuliers, être réalisés par des moyens de transport routiers.

Elle met à la disposition de ses clients en tenant compte de leur rentabilité des services diversifiés répondant à leurs besoins. Les wagons qu'elle met à leur disposition, ainsi que ceux appartenant à des tiers, sont acheminés par ses soins dans les meilleures conditions. Elle établit ou fait établir des embran-

chements particuliers, elle concourt à la réalisation dans les entreprises d'installations spécialisées pour le transport par voie ferrée, elle met à la disposition de sa clientèle des emplacements sur le domaine ferroviaire, elle met en place des bureaux pour la remise et la délivrance des colis dans les villes, elle équipe les gares des moyens de manutention appropriés et, plus généralement, institue tout service et développe tout équipement facilitant le recours au chemin de fer pour le transport des marchandises.

La nécessité de ces prestations et les conditions, notamment financières, dans lesquelles la SNCF les fournit, sont appréciées par elle, dans le cadre de son autonomie de gestion en fonction des besoins exprimés par les usagers, et des coûts correspondants.

Art. 21. — La SNCF fournit à ses usagers des informations complètes et précises sur les différents services qu'elle offre, les tarifs, les conditions du transport et les prestations complémentaires.

Art. 22. — Afin d'assurer à sa clientèle un service complet, la SNCF, dans le respect des règles de concurrence loyale entre les modes, peut exercer les activités d'auxiliaire et notamment de commissionnaire de transport et assurer soit elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répond, des prestations complémentaires comme l'enlèvement, la livraison, l'entreposage ou le conditionnement des marchandises et toute autre opération annexe au transport principal.

Art. 23. — La SNCF participe au développement rationnel des transports combinés dans le cadre de la réglementation applicable aux diverses techniques utilisées.

Art. 24. — Les prestations fournies par la SNCF donnent lieu au paiement d'un prix.

Les prix applicables au transport des marchandises résultent, soit de l'application de tarifs publiés avant leur mise en œuvre, soit de contrats ou accords particuliers établis conformément aux articles 25 à 27 ci-après.

Les produits correspondants concourent à la réalisation de l'équilibre global de l'exploitation de l'établissement.

Art. 25. — La SNCF établit les tarifs intérieurs de transport des marchandises applicables sur le territoire national, en fonction notamment des caractéristiques des envois et des conditions d'acheminement.

Leur établissement ou leur modification fait l'objet d'une communication au ministre chargé des transports avant la date prévue pour leur mise en vigueur.

Art. 26. — Pour les transports à l'importation, à l'exportation ou en transit, la SNCF peut mettre à tout moment en application immédiate des tarifs internationaux applicables sur le territoire de plusieurs réseaux, ou des tarifs intérieurs spécifiques. Ces tarifs sont élaborés et appliqués dans les conditions prescrites par la réglementation communautaire et les conventions internationales en vigueur. Ils sont communiqués au ministre chargé des transports.

Art. 27. — La SNCF peut, lorsque cela répond à son intérêt commercial et financier, et dans le respect des règles de la concurrence loyale entre les modes, offrir des prix d'application et conclure des contrats ou des accords particuliers avec ses clients.

TITRE II

Relations contractuelles et financières entre l'État et la SNCF

Art. 28. — Le concours financier apporté par l'État au fonctionnement et au développement de la SNCF repose sur les principes suivants :

- l'harmonisation des conditions d'exploitation des différents modes de transport ;
- la contribution du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation, à l'aménagement équilibré du territoire et au développement régional, notamment en vue de la mise en œuvre progressive du droit au transport

Parallèlement, ce concours financier tient compte des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures et des objectifs d'assainissement progressif de sa situation financière. Il l'incite à développer ses activités ainsi qu'à améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers.

Le concours de l'État comprend en conséquence les différentes contributions suivantes :

- la contribution aux charges de retraite, versée au compte retraites ;
- la contribution aux charges d'infrastructure ;
- la contribution associée aux tarifs sociaux mis en œuvre par la SNCF à la demande de l'État ;
- la contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional ;
- le concours exceptionnel prévu à l'article 38

Il comprend également la contribution aux charges correspondant aux besoins de la défense du pays visée à l'article 67.

L'État peut apporter par ailleurs des dotations en capital pour concourir au financement des investissements d'intérêt national définis à l'article 36.

Art. 29. — Un contrat de plan entre l'État et la SNCF, établi dans les conditions de la loi n° 82 653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification, détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe qu'elle constitue avec ses filiales, dans le cadre de la planification nationale, et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Il précise les modalités de calcul des contributions financières de l'État, par application des principes exposés aux articles 30, 31, 32, 33, 36, 38 et 67 ci après.

Art. 30. — Le versement de l'État au compte retraites de la SNCF visé à l'article 28 est égal à la différence entre, d'une part, les charges de toutes natures, afférentes aux prestations de retraites de la SNCF, diminuées des produits du placement des fonds de la caisse des retraites, des dons et legs, et du produit des mécanismes de compensation inter-régimes institués par les lois et règlements en vigueur, d'autre part, le produit d'une cotisation normalisée (part patronale et part salariale).

Le taux de cette cotisation normalisée est déterminé, dans le contrat de plan, à partir du taux en vigueur dans les régimes de référence (régime général et régimes complémentaires obligatoires les plus généralement appliqués dans

les entreprises de transport du secteur privé). Ce taux est majoré pour tenir compte des coûts supplémentaires correspondant aux avantages nets supplémentaires que le régime de la SNCF offre par rapport aux régimes de référence.

Ces avantages nets supplémentaires portent à la fois sur les différences réelles de prestations et sur les différences provenant des conditions d'âge associées à la liquidation des pensions. Le coût correspondant de ces avantages est évalué par différence sur une même population globale d'actifs et de retraités présentant des caractéristiques démographiques aussi proches que possible de celles des populations auxquelles s'appliquent les régimes de référence. Les nouveaux avantages propres au régime SNCF qui pourraient être créés par rapport à ces régimes de référence sont à la charge de l'établissement public et de ses salariés pour l'ensemble de leurs bénéficiaires.

Art. 31. — Au titre de la contribution aux charges d'infrastructure prévue à l'article 28, l'État apporte une contribution forfaitaire dont le montant et l'indexation sont fixés dans le contrat de plan. Des objectifs de productivité, relatifs aux charges d'infrastructure, sont assignés à l'établissement public dans le contrat de plan.

Art. 32. — Les tarifs sociaux mis en œuvre par la SNCF à la demande de l'État donnent lieu à une contribution globale de celui-ci, destinée à compenser les incidences de ces tarifs sur le résultat de l'établissement.

Le montant de base de cette contribution est calculé pour la première année de chaque contrat de plan selon le principe ci-dessus. Il est ensuite indexé sur l'évolution du trafic concerné et sur l'évolution du niveau du tarif de base. Toute modification des tarifs sociaux demandée par l'État en cours de contrat de plan donne lieu à une correction du montant de base de la contribution.

Art. 33. — La participation de l'État aux services d'intérêt régional prévue à l'article 28, se traduit par le versement, à la SNCF, d'une contribution globale. Chaque contrat de plan fixe, pour sa première année, le montant de celle-ci.

Le montant est fixé pour la première année du premier contrat de plan de manière à équilibrer financièrement ces services. Le contrat de plan fixe également son mode d'évolution, qui doit, d'une part, prendre en compte les objectifs d'aménagement du territoire et refléter l'évolution des coûts propres à ces services, d'autre part, inciter au développement du trafic et à l'amélioration de la productivité, et enfin tenir compte de l'évolution du niveau et de la structure des tarifs des services nationaux.

Pour chacune des collectivités territoriales régionales, la SNCF établit un compte faisant apparaître les charges et les produits des services d'intérêt régional non conventionnés ; les produits, inscrits à ce compte, incluent une fraction de la contribution globale définie par application du présent article, déduction faite de la part de celle-ci afférente aux services régionaux conventionnés déterminée selon les principes exposés à l'article 46.

Art. 34. — Les décisions de l'État dans le domaine des tarifs non prévues au présent cahier des charges ou non conformes aux dispositions du contrat de plan, font l'objet d'une compensation lorsqu'elles entraînent pour la SNCF une diminution de son résultat. Est exclue toutefois de cette disposition toute mesure économique à caractère général.

Art. 35. — Les concours financiers de l'État à la SNCF prévus aux articles 30, 31, 32, 33 ainsi qu'à l'article 67 font l'objet d'une évaluation dans le compte prévisionnel de résultat de la SNCF de chaque exercice.

Le versement de la contribution prévue à l'article 67 est effectué annuellement conformément à l'évaluation faite par la SNCF en application du premier alinéa du présent article, et de valeur premier jour du deuxième semestre civil.

Les versements des contributions prévues aux articles 30 et 31 sont effectués par acomptes trimestriels égaux au quart des évaluations faites par la SNCF en application du premier alinéa du présent article, et de valeur premier jour du trimestre civil.

Les versements des contributions prévues aux articles 32, 33 et 34 sont effectués par acomptes mensuels, égaux au douzième des évaluations faites par la SNCF en application du premier alinéa du présent article, et de valeur premier jour du mois.

Lorsque les montants définitifs de ces différentes contributions ont été arrêtés, les versements en régularisation sont effectués selon le cas par l'État ou la SNCF, de valeur 31 décembre de l'exercice suivant l'exercice concerné.

Art. 36 — La SNCF établit dans le cadre du contrat de plan le programme pluriannuel des investissements nécessaires à la réalisation des objectifs fixés par le contrat.

Au sein de ce programme, les investissements d'infrastructures d'intérêt national peuvent justifier l'octroi de dotations en capital de l'État dont le montant est alors fixé dans le contrat de plan. Celui-ci définit parallèlement les investissements d'infrastructures d'intérêt national qui comprennent notamment les constructions de lignes nouvelles et les électrifications. Les projets unitaires, dont le montant excède un certain seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports, sont soumis à l'approbation de celui-ci sur la base d'un dossier indiquant la consistance des travaux, l'évaluation de la dépense correspondante et leur rentabilité économique et sociale.

Les programmes d'investissement de la SNCF sont examinés par le conseil de direction du FDES, conformément aux textes en vigueur.

Art. 37 — Compte tenu des concours permanents de l'État prévus aux articles 30, 31, 32, 33, 36 et 67, la SNCF assure l'équilibre de son compte de résultat.

Art. 38 — Pour tenir compte de la dégradation de la situation financière de la SNCF provenant des dispositions de la convention régissant les relations entre l'État et la SNCF en vigueur jusqu'au 31 décembre 1982, il pourra être dérogé à l'article 37 pendant une période transitoire.

Au cours de cette période, l'État accordera à la SNCF un concours exceptionnel d'exploitation dans le but de contribuer à l'assainissement progressif de sa situation financière et au retour à l'équilibre défini à l'article 37.

Art. 39 — L'élaboration du contrat de plan repose notamment sur un ensemble d'hypothèses concernant des paramètres économiques extérieurs à l'activité de l'établissement.

Les écarts entre l'évolution réelle de ces paramètres et leur évolution prévisionnelle retenue dans le contrat de plan donnent lieu à un ajustement des programmes et des dépenses de la SNCF ainsi que des concours de l'État au compte d'exploitation, selon des modalités qui sont précisées par le contrat de plan.

Art. 40 — Un bilan de l'exécution du contrat de plan est présenté par la SNCF avant le 1^{er} mai de chaque année. Celui-ci fait notamment apparaître le niveau de réalisation des objectifs fixés et les principales mesures envisagées par la SNCF pour répondre aux évolutions de son environnement.

Art. 41. Les ministres intéressés, et notamment les ministres chargés de la défense, de la justice, des postes et telecommunications peuvent demander à la SNCF la fourniture de prestations de transport spécifiques. A cet effet, ils passent au nom de l'État des conventions avec la SNCF, qui déterminent les conditions d'exécution et la rémunération de ces prestations et, le cas échéant, la contribution versée par l'État au titre des réductions tarifaires ou facilités de circulation accordées

Les services publics peuvent passer avec la SNCF des conventions du même type

Toutes les conventions visées au présent article sont soumises avant signature à l'approbation du ministre chargé des transports, et du ministre chargé du budget

Art. 42. -- Lorsque la sécurité du pays est menacée et que des troupes ou du matériel militaire doivent être dirigés d'urgence vers l'un des points du territoire national desservi par le chemin de fer, la SNCF est tenue de mettre sans délai l'ensemble de ses moyens de transport à la disposition de l'État, sur la demande du Président de la République, ou du Premier ministre, ou du ministre chargé de la défense ou du ministre chargé des transports

Les charges imposées, le cas échéant, à la SNCF en application du présent article sont évaluées d'un commun accord entre le ministre chargé des transports et le ministre chargé du budget. Leur montant est remboursé à l'établissement public dans des conditions arrêtées par ces ministres. La SNCF est consultée sur l'évaluation de ces charges et sur les conditions de leur remboursement.

Art. 43. -- L'établissement public supporte les frais de fonctionnement des services du ministère des transports chargés de la surveillance et du contrôle des chemins de fer, dans des conditions déterminées par arrêté du ministre chargé des transports.

TITRE III

Relations entre les collectivités territoriales et la SNCF

Art 44 La Société Nationale des Chemins de fer Français contribue, par son activité, au développement économique et social des régions, des départements et des communes, et à l'aménagement équilibré du territoire, dans les limites des dispositions du titre II. Elle prend en considération ces objectifs dans son organisation interne et dans ses études et décisions concernant tant la consistance des services qu'elle assure, que la localisation de ses implantations.

Des services régionaux de voyageurs

Art 45 Les services régionaux, y compris les services routiers de substitution, assurant des liaisons inscrites au plan régional des transports donnent lieu à la signature de conventions d'exploitation entre les régions et la SNCF. Chacune de ces conventions définit la consistance et les conditions particulières d'exploitation de l'ensemble des services régionaux circulant sur la ou les liaisons considérées, ainsi que les conditions de leur équilibre financier.

Les conditions particulières d'exploitation fixées par ces conventions doivent être conformes au présent cahier des charges, ainsi qu'aux normes techniques de sécurité définies par le ministre chargé des transports.

Ces conventions précisent si la tarification applicable aux services régionaux est identique à celle applicable aux services nationaux, ou si sont applicables des dispositions tarifaires spécifiques aux liaisons conventionnées, sous réserve que celles-ci soient compatibles avec la structure tarifaire d'ensemble de la SNCF.

Les conventions d'exploitation sont renouvelées selon une périodicité et dans des conditions qu'elles fixent.

Art 46 La SNCF établit pour chaque région administrative, selon des modalités approuvées par arrêté conjoint des ministres chargés des transports, du budget et du ministre de l'intérieur, un budget et un compte régional annuels faisant apparaître les charges et les produits des services régionaux conventionnés. La convention qu'elle passe avec chacune des régions pour l'organisation de ces services précise la nature des charges portées au débit de ce compte, en cohérence avec la nature des charges retenue pour les services d'intérêt régional non conventionnés visés à l'article 33. Les charges inscrites au débit du compte régional sont calculées sur la base des coûts de la dernière année précédant la convention et indexées suivant des modalités précisées par celle-ci.

Le compte régional est crédité d'une partie de la contribution de l'État prévue à l'article 33 précité. Pour chacune des années couvertes par la première convention, ce concours est égal au montant revalorisé de la différence entre les charges et les produits des services constatée la dernière année précédant le conventionnement.

Pour cette première convention comme pour les conventions ultérieures, le mécanisme de revalorisation est précisé dans la convention, notamment pour tenir compte des évolutions spécifiques aux diverses régions et, le cas

échéant, des orientations d'aménagement du territoire traduites dans l'application de l'article 33 ci dessus. Cette revalorisation doit être compatible avec le mode d'évolution de la contribution globale résultant de l'application de l'article 33.

Si des dispositions spécifiques prévues au troisième alinéa de l'article 45 consistent en des réductions tarifaires, celles-ci donnent lieu à une contribution financière versée par la région à la SNCF qui est portée également au crédit de ce compte.

Le budget régional est équilibré de manière prévisionnelle, au besoin grâce à une contribution régionale. Les conventions prévoient les conditions d'affectation ou de couverture du solde des comptes régionaux.

Art. 47. — Les liaisons qui ont fait l'objet d'une convention d'exploitation entre la SNCF et la région peuvent également donner lieu à convention entre les mêmes parties pour le financement des infrastructures et du matériel.

Art. 48. — Toute réduction et toute suppression d'un service de transport de voyageurs sur une liaison faisant l'objet d'une convention entre la SNCF et une région ne peuvent résulter que d'un avenant à cette convention.

*Des services de voyageurs assurés
dans la région des transports parisiens*

Art. 49. — Les dispositions du présent cahier des charges ne portent pas atteinte aux dispositions spécifiques applicables aux services de voyageurs dans la région des transports parisiens au 31 décembre 1982.

*Des services de voyageurs conventionnés avec d'autres collectivités
territoriales ou organismes publics locaux*

Art. 50. — Les principes établis par les articles 45 à 48 pour les services régionaux de voyageurs s'appliquent aux services faisant l'objet de conventions avec d'autres collectivités territoriales, leurs groupements ou avec des organismes publics locaux.

Des services routiers de voyageurs assurés par la SNCF

Art. 51. — Les services effectués intégralement par des moyens routiers et assurés par la SNCF sur des liaisons qui ne sont pas inscrites au plan régional font l'objet de conventions passées avec les collectivités locales concernées dans les conditions définies par le chapitre III du titre II de la loi d'orientation des transports intérieurs.

La fraction correspondante de la dotation prévue à l'article 33 est, dans ce cas, déduite de la dotation globale.

*De la consultation des collectivités territoriales sur les modifications des
services ferroviaires non conventionnés*

Art. 52. — Avant de prendre les décisions correspondantes, la SNCF communique à la région les modifications qu'elle prévoit d'apporter à la consistance générale des services ferroviaires de voyageurs non conventionnés, situés dans le ressort de la région, dans la mesure où ces modifications affectent de façon significative le service rendu aux usagers régionaux. Cette information est assurée au moins quatre mois avant la date prévue pour l'entrée en vigueur des modifications en cause.

Lorsque la modification prévue concerne l'ouverture ou la fermeture d'une ligne, la SNCF en informe la région, les départements et les communes concernées au moins six mois avant la date d'entrée en vigueur du projet d'ouverture ou de fermeture.

Lorsque la modification prévue concerne la création ou la suppression d'une gare ou d'un point d'arrêt, la SNCF en informe la région, les départements et les communes concernées au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur du projet.

La SNCF précise les délais dans lesquels les observations des collectivités doivent être effectuées pour que ses projets puissent être éventuellement modifiés. Ces délais doivent, autant que possible, tenir compte du calendrier de fonctionnement des organes de ces collectivités.

Lorsque la SNCF envisage d'apporter des modifications substantielles aux services de marchandises, elle en informe les collectivités territoriales concernées.

Art. 53. -- Lorsque la modification envisagée est un projet de réduction significative ou de suppression d'un service d'intérêt régional non conventionné, et si, au terme de la concertation organisée à l'article précédent, la SNCF maintient sa proposition, la région peut inscrire, au plus tard trois mois avant la date de la modification annoncée, la liaison concernée au plan régional des transports afin de conventionner les services assurés sur cette liaison dans les conditions prévues aux articles 45 à 47 ci-dessus.

Si la région n'a pas inscrit la liaison concernée au plan régional des transports dans le délai prévu à l'alinéa précédent, ou si la convention n'intervient pas dans le délai de neuf mois à compter de l'inscription de la liaison au plan régional des transports, la SNCF met en œuvre la modification en cause.

TITRE IV

Dispositions financières et comptables

Art. 54 La Société Nationale des Chemins de fer Français établit chaque année un budget pour l'exercice suivant

Ce budget comporte

- un compte prévisionnel de résultat ;
- un programme physique et financier d'investissement ;
- un plan de financement.

Art. 55 La SNCF établit, en même temps que son budget, des prévisions analytiques

- par secteurs d'activité :
 - le trafic voyageurs des services nationaux ;
 - le trafic voyageurs des services régionaux (comprenant la banlieue parisienne) ;
 - les trafics de marchandises ;
 - le trafic de l'armement naval ;
 - les services annexes ;
- par gérants budgétaires conformément à ses structures de gestion

Art. 56 -- Les responsabilités spécifiques confiées à la SNCF en matière d'infrastructures se traduisent par le regroupement, en comptabilité analytique, de toutes les charges d'exploitation et des participations respectives de l'État, des collectivités territoriales et de la SNCF concourant à la réalisation de cette mission. Ce compte est établi de façon prévisionnelle, en même temps que le budget

Art. 57 Le budget, les prévisions analytiques, et le compte de gestion de l'infrastructure définis aux articles précédents sont arrêtés par le conseil d'administration de la SNCF avant le 1^{er} décembre de l'année précédant celle de l'exercice concerné.

Ils peuvent être modifiés en cours d'année selon les mêmes procédures

Le budget est soumis à approbation selon les modalités de droit commun applicables aux établissements publics à caractère industriel et commercial

Art. 58 -- En cours d'exercice, la SNCF communique chaque trimestre aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget un état prévisionnel des produits et des charges du compte annuel de résultat, accompagné d'une analyse par poste des écarts avec la prévision budgétaire

La SNCF communique dans les mêmes conditions les données physiques les plus significatives de son activité, notamment en matière de trafic

Art. 59 -- Le conseil d'administration arrête les comptes annuels de l'établissement public et les transmet aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget.

Les comptes annuels sont approuvés selon les modalités de droit commun applicables aux établissements publics à caractère industriel et commercial.

Art. 60. — Les biens domaniaux non amortissables remis en dotation par l'État le premier janvier 1983 à l'établissement public sont inscrits à l'actif du bilan de celui-ci pour leur valeur vénale à cette date. Les remises en dotation ultérieures de l'État font également l'objet d'une inscription à l'actif du bilan pour la valeur vénale, à la date de la remise, des biens correspondants. Ces biens, ainsi que ceux qu'acquiert l'établissement public, peuvent faire l'objet de nouvelles évaluations ultérieures.

Art. 61. — L'État peut apporter sa garantie aux emprunts émis par l'établissement public.

TITRE V

Du réseau ferré national

Art 62 -- La consistance du réseau ferré national confié par l'État à la SNCF peut être modifiée par décret. Lorsque des lignes ou sections de lignes sont incorporées au réseau ferré national, le décret qui prononce l'incorporation est pris sur le rapport du ministre chargé des transports, après avis de la SNCF.

Les conditions financières de l'incorporation sont déterminées par convention passée entre l'État et l'établissement public.

Lorsque les biens immobiliers afférents aux lignes incorporées appartiennent à l'État, ils sont remis en dotation à l'établissement public par décret en Conseil d'État.

Art 63 -- La SNCF établit, ou fait établir, et exploite des voies mères d'embranchement destinées à desservir les embranchements particuliers ou les emplacements qu'elle concède ou qu'elle loue à des tiers.

Les voies-mères d'embranchement appartiennent au réseau ferré national.

Elles peuvent être construites par la SNCF, aux frais de tiers ou moyennant leur participation dans des conditions déterminées par les parties. Les voies ferrées construites par des tiers pour desservir des embranchements particuliers, ou les voies ferrées appartenant à des tiers et qui desservent de tels embranchements, peuvent également être remises avec leurs terrains d'assiette à l'établissement public dans des conditions déterminées par les parties. Les prix et conditions applicables au transport des marchandises sur les voies mères d'embranchement résultent des tarifs établis ou des contrats particuliers conclus conformément aux dispositions du titre I du présent cahier des charges.

Les conditions techniques et financières d'entretien, d'exploitation et le cas échéant de modification, d'extension ou de suppression des voies mères d'embranchement peuvent être réglées par convention entre la SNCF, les propriétaires des embranchements particuliers et les concessionnaires ou locataires raccordés à la voie mère concernée, et le cas échéant, les collectivités territoriales et les organismes publics ou privés intéressés.

Les conditions techniques, juridiques et financières d'établissement et d'exploitation des embranchements particuliers raccordés au réseau ferré national sont arrêtées entre la SNCF et les propriétaires des embranchements.

Art 64 -- 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.

Les modalités d'établissement, d'exploitation, et le cas échéant de modification, d'extension ou de suppression des voies ferrées des quais des ports maritimes ou de navigation intérieure exploitées par la SNCF sont réglées par convention passée entre l'établissement public et l'autorité chargée de la gestion du port, dans des conditions définies par les ministres chargés des transports et des ports en accord avec l'établissement public.

Les règles d'exploitation applicables aux voies ferrées des quais des ports maritimes ou de navigation intérieure à la date d'entrée en vigueur du présent cahier des charges sont prorogées jusqu'à la conclusion des conventions prévues à l'alinéa précédent.

Les tarifs applicables au transport des marchandises, et le cas échéant, des voyageurs, sont fixés conformément aux dispositions du titre I du présent cahier des charges.

Les taxes et contributions auxquelles sont soumis les terrains occupés par ces voies ferrées et leurs annexes, à l'exclusion de ceux des voies publiques et des terre-pleins du port, et les taxes et contributions auxquelles sont soumis les bâtiments et magasins nécessaires à l'exploitation de ces voies, sont à la charge de la SNCF.

Art. 65. — La SNCF peut, lorsqu'elle l'estime nécessaire, affermer une ligne ou une section de ligne du réseau ferré national, ou passer convention pour charger un autre exploitant qu'elle-même d'exploiter une de ces lignes ou sections de ligne.

Les conventions d'affermage ou d'exploitation passées par la SNCF sont soumises à l'approbation du ministre chargé des transports. Sont soumises également à son approbation, lorsqu'elles sont renouvelées, celles de ces conventions qui ont été passées par l'ancienne société anonyme et qui viendront à expiration à compter de la date d'entrée en vigueur du présent cahier des charges.

Art. 66. — La SNCF peut mettre à la disposition d'une collectivité territoriale ou de plusieurs d'entre elles regroupées en syndicat, une ligne ou une section de ligne du réseau ferré national, pour la mise en œuvre d'une exploitation touristique sur cette ligne ou section de ligne.

Les conditions juridiques et financières de cette mise à disposition et les modalités selon lesquelles la SNCF assure le contrôle technique de l'exploitation, des installations et du matériel sont réglées par convention passée entre la SNCF, les collectivités territoriales intéressées et la personne morale désignée par ces collectivités pour assurer l'exploitation touristique de la ligne. La signature par la SNCF de ces conventions est soumise à l'autorisation du ministre chargé des transports.

Art. 67. — La SNCF est tenue, à la demande du ministre chargé des transports, sur proposition des ministres ayant des attributions en matière de défense, et après avis du ministre chargé du budget, de maintenir ou de remettre en état les lignes ou les installations jugées nécessaires aux besoins de la défense du pays.

Les charges imposées à la SNCF en application du présent article donnent lieu à une contribution de l'État correspondante, la SNCF entendue.

Art. 68. — Le ministre chargé des télécommunications dispose de la faculté d'implanter le long des voies ferrées de la SNCF les équipements nécessaires à l'établissement de lignes de télécommunications.

Ces équipements ne doivent pas nuire à l'exploitation du chemin de fer et doivent satisfaire aux normes techniques de sécurité définies par le ministre chargé des transports, la SNCF entendue.

Les modalités techniques et financières selon lesquelles ces équipements sont surveillés, entretenus, et le cas échéant utilisés par la SNCF pour ses propres besoins sont réglées par convention passée entre le ministre chargé des télécommunications, au nom de l'État, et la SNCF.

Les personnels des services techniques de l'administration des télécommunications ont accès aux gares et aux voies ferrées pour les besoins de leur service. Ils doivent se conformer aux règles sur la police et l'exploitation du chemin de fer.

La SNCF peut construire, entretenir et utiliser des lignes de telecommunications pour ses besoins propres. La construction de ces lignes est soumise à l'autorisation du ministre chargé des telecommunications, qui approuve leur tracé, et leur utilisation donne lieu aux redevances d'usage applicables aux services publics. Ces lignes ne peuvent en aucun cas être utilisées par des tiers.

L'exploitation des lignes de chemin de fer nouvelles, ou nouvellement électrifiées, ne doit pas nuire aux installations de telecommunications existantes situées hors du domaine géré par la SNCF et au voisinage de ces lignes.

Une convention passée entre le ministre chargé des telecommunications, au nom de l'Etat, et la SNCF fixe les modalités d'études, de mise en place, et de financement des équipements de protection des installations de telecommunications situées hors du domaine géré par la SNCF.

Art. 69 - Lorsque la SNCF envisage de mettre à voie unique une des lignes du réseau ferré national, elle en informe les ministres chargés des transports et de la défense au moins six mois avant la réalisation de la transformation envisagée. A défaut d'opposition du ministre chargé des transports, notifiée dans un délai de quatre mois à compter de la date à laquelle il a été informé, la transformation envisagée est considérée comme approuvée.

Art. 70 - Lorsqu'en application des dispositions de l'article 53 du présent cahier des charges, la SNCF a décidé de supprimer l'exploitation sur une ligne ou une section de ligne du réseau ferré national, les voies ferrées de cette ligne ou section de ligne peuvent être déposées.

La SNCF informe le ministre chargé des transports au moins six mois avant la réalisation de la dépose envisagée.

A défaut d'opposition du ministre notifiée dans un délai de quatre mois à compter de la date à laquelle il a été informé, la dépose envisagée est considérée comme approuvée.

Art. 71 - Lorsqu'en application des dispositions de l'article 53 du présent cahier des charges, la SNCF a décidé de supprimer l'exploitation sur une ligne ou une section de ligne du réseau qui lui est confié, la ligne ou section de ligne considérée peut, sur proposition de la SNCF, être retranchée du réseau ferré national par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports après avis du ministre chargé de la défense.

La liste des lignes qui composent le réseau ferré national fait l'objet d'un arrêté du ministre chargé des transports. Cette liste est tenue à jour au moins annuellement, pour tenir compte des incorporations ou des retranchements de lignes, prononcés au cours de l'année écoulée.