

MINISTERE DES TRANSPORTS

Direction Générale
des Transports Intérieurs

Direction des Transports
Terrestres

Division
des Etudes Economiques

E 105

219 boulevard Saint-Germain

Code Postal 75775 PARIS

CEDEX 16

Téléphone : 544-39-93

Poste 7508

LE RACCORDEMENT AU FER
DES ZONES INDUSTRIELLES

Processus de décision, problèmes de financement
et d'exploitation des embranchements de particuliers

Rédacteur : B. SALANDRE

- JANVIER 1979 -

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p. 1
CHAPITRE I : LA PRISE EN COMPTE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DANS LES DECISIONS EN MATIERE D'IMPLANTATION DE ZONES INDUSTRIELLES	
I- <u>La création de zones industrielles</u>	p. 3
1) les contraintes à respecter	
2) la procédure de réalisation d'une zone industrielle	
II- <u>La prise en compte du transport ferroviaire dans les décisions</u>	p. 7
1) l'association de la SNCF aux choix d'implantation et de réalisation de zones industrielles	
2) rôle des intervenants administratifs	
III- <u>La place du transport ferroviaire parmi les critères de choix d'implantation d'une zone industrielle</u>	p. 15
1) l'objectif fondamental d'aménagement d'une zone industrielle	
2) les contraintes pesant sur le choix d'implantation d'une zone industrielle	
3) critères de localisation par les entre- prises	
4) la prise en compte du transport ferroviaire par les aménageurs de zones industrielles	
IV- <u>L'évolution de la politique de zones industrielles et ses conséquences du point de vue transport</u>	p. 23
1) les principales évolutions en matière de zones industrielles	
2) l'évolution de la position des aménageurs vis à vis du raccordement au fer	
CHAPITRE 2 : LE RACCORDEMENT AU FER DES ZONES INDUSTRIELLES, PROBLEMES DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION	p. 25
I- <u>Le financement d'une zone industrielle et de son équipement</u>	p. 25
1) le financement d'une zone industrielle	
2) le financement du raccordement au fer des zones industrielles	
3) coût du raccordement et prix des terrains	
II- <u>L'exploitation des dessertes ferroviaires des zones industrielles</u>	p. 35
1) le problème du passage de l'investisseur au gestionnaire	
2) gestion financière de la desserte ferroviaire	
3) desserte interne de la zone	
4) le passage du régime de "l'embranché principal" au régime de la "voie mère"	
CONCLUSION.	p. 41

INTRODUCTION

a) Objectifs de l'étude

La Division des Etudes Economiques a réalisé en 1978 en liaison avec quatre Directions Régionales de l'Equipement (1) une enquête dont l'objectif s'est présenté en deux parties :

1°) faire l'analyse des processus de décision en matière d'implantation de zones industrielles et voir comment le facteur transport, notamment le transport ferroviaire était pris en compte ;

2°) recenser les principaux problèmes au niveau du financement et de l'exploitation de la desserte ferroviaire d'une zone.

b) Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée en deux temps :

Dans une première phase ont été interviewés, outre des responsables au niveau national d'organismes, administratifs ou non, concernés par ces problèmes (2), des responsables de Divisions Commerciales Régionales de la S.N.C.F., de Chambres Régionales et Locales de Commerce et d'Industrie, de Missions Régionales de la D.A.T.A.R., de Directions Départementales de l'Equipement dans les quatre régions retenues pour cette étude.

Cette première phase a permis de recenser les différents intervenants en matière de zones industrielles et de faire une première analyse des processus de décision.

La deuxième phase de l'étude a été conduite à partir de diverses études de cas. Des entretiens ont été réalisés avec des responsables de la S.N.C.F., Chambres de Commerce, Sociétés d'Equipement portant sur treize zones industrielles commercialisées, en cours de commercialisation ou en projet, de tailles et d'activités différentes réparties dans les quatre régions déjà enquêtées dans la première phase de l'étude.

.../....

(1) Bretagne, Lorraine, Nord Pas-de-Calais, Picardie

(2) Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (D.A.T.A.R.), Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme (D.A.F.U.) Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.) Chambres de Commerce de Paris, Association Nationale des Propriétaires et Usagers d'Embranchements Particuliers (A.N.P.U.E.P.), Société Centrale d'Equipement du Territoire (S.C.E.T.).

Ces entretiens ont permis d'une part d'approfondir l'analyse des processus de décision abordée dans la première phase de l'enquête, d'autre part d'étudier les principaux problèmes de financement et d'exploitation de ces raccordements.

Le présent rapport regroupe les deux volets de l'étude : processus de décision et problèmes de financement et d'exploitation.

CHAPITRE I -

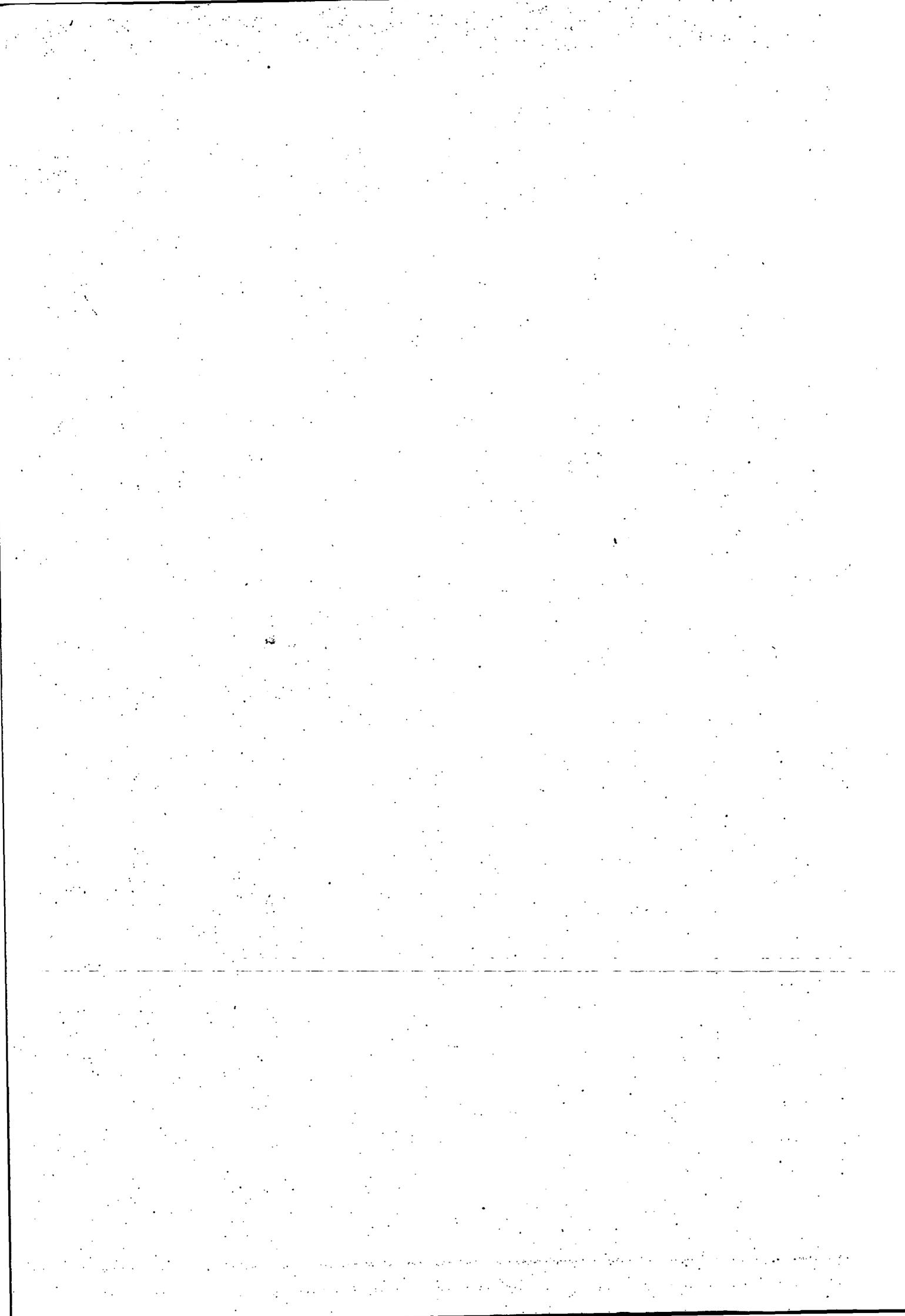
LA PRISE EN COMPTE DU TRANSPORT FERROVIAIRE !
DANS LES PROCESSUS DE DECISION EN MATIERE !
D'IMPLANTATION DE ZONES INDUSTRIELLES !

Nous verrons tout d'abord à travers un bref rappel des procédures de réalisation d'une zone industrielle quels sont les différents intervenants en la matière ainsi que leurs niveaux respectifs d'intervention.

Nous regarderons ensuite si les possibilités de transport ferroviaire sont prises en compte lors des décisions d'implantation de zones industrielles et en particulier si la S.N.C.F. est associée à ces décisions.

Nous nous interrogerons alors sur la place réelle des possibilités de transport ferroviaire dans les critères de choix d'implantation d'une zone industrielle.

Nous étudierons enfin l'évolution récente de la politique d'implantation des zones industrielles et ses conséquences du point de vue du transport.



I - La création d'une zone industrielle

1) les contraintes à respecter

La création d'une zone industrielle doit tout d'abord respecter les contraintes des Plans d'Occupation des Sols (P.O.S.) lorsque ces derniers existent, lesquels doivent eux-mêmes s'inscrire dans le cadre des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.).

a) Le S.D.A.U.

Au niveau le plus général, le S.D.A.U. est préparé, sur la base de pré-études par une Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme (C.L.A.U.) regroupant des représentants des Collectivités Locales, d'organismes de l'Etat (notamment les Directions Départementales de l'Équipement) de Chambres de Commerce et d'Industrie et éventuellement d'autres organismes économiques et professionnels ainsi que des "personnalités" qualifiées.

Les S.D.A.U. sont approuvés par les Préfets de Région ou par le Gouvernement pour les 18 principales agglomérations. Ils fixent la destination générale des sols, notamment les zones d'activité.

b) Les P.O.S.

Les P.O.S. sont élaborés sous l'autorité d'un groupe de travail présidé par le Maire de la commune intéressée, ou l'un des Maires s'il y a plusieurs communes. Ce groupe de travail comprend :

- le Directeur Départemental de l'Équipement responsable de l'instruction

- les Services de l'Etat concernés (Agriculture, Education, Protection Civile) et les organismes professionnels déjà cités à propos du S.D.A.U.

Les études techniques préparatoires au P.O.S. peuvent être menées par différents organismes : le G.E.P. (D.D.E.), l'Agence d'Urbanisme, un bureau d'études ou une équipe pluridisciplinaire...

Après une phase de consultation, le P.O.S. est approuvé par le Préfet.

2) La procédure de réalisation d'une zone industrielle

L'initiative de la création d'une zone industrielle peut venir d'une Commune ou d'un Syndicat de Commune, d'une Chambre de Commerce, d'un Port Autonome ou même de particuliers.

L'aménageur de la zone industrielle peut être une Collectivité Locale en régie directe, une Chambre de Commerce, une Société d'Economie Mixte concessionnaire de l'opération....

Depuis la réforme de la loi foncière et à l'exception des grandes opérations qui relèvent du niveau national, la création

de zones industrielles passe par la procédure des zones d'aménagement concerté (Z.A.C.) ou par celle des lotissements.

Il appartient au Préfet de Région ou de Département d'en examiner l'opportunité sous tous ses aspects et d'en mesurer les implications financières (montage financier, perspectives de commercialisation).

Ce rappel étant fait, voyons maintenant quand et comment le transport ferroviaire est pris en compte dans les décisions.

II - La prise en compte du transport ferroviaire dans les décisions

La prise en compte du transport ferroviaire doit permettre dès l'origine l'association de la S.N.C.F. aux choix concernant l'implantation et la réalisation de zones industrielles.

1) L'association de la S.N.C.F. aux choix concernant l'implantation et la réalisation de zones industrielles

Tous les responsables de la S.N.C.F. rencontrés manifestent le même souci de "pouvoir être associés dès le départ".

Cette association peut théoriquement se faire à trois niveaux :

- au niveau du choix du terrain
- au niveau de la réalisation de la zone industrielle
- au niveau de l'implantation des entreprises.

Voyons maintenant ce qu'il en est dans la pratique.

a) L'association de la S.N.C.F. au niveau du choix des terrains

l'association au S.D.A.U. et au P.O.S

Nous avons vu que la création d'une zone industrielle devait tout d'abord respecter des contraintes : S.D.A.U. et P.O.S.

La S.N.C.F. est-elle associée à la mise au point de ces documents ?

Pour ce qui est des S.D.A.U. la réponse est variable : la S.N.C.F. est souvent convoquée à participer à l'élaboration de ce document mais quelquefois elle est oubliée.

Une telle diversité de situations se retrouve dans toutes les régions ayant fait l'objet de l'enquête.

D'ailleurs lorsque la S.N.C.F. est convoquée aux séances de préparation du S.D.A.U. elle peut difficilement vérifier, en raison du caractère très général de ce document, si les intérêts du fer sont bien pris en compte.

C'est surtout au niveau des P.O.S. que l'association de la S.N.C.F. présente un réel intérêt.

En général la S.N.C.F. est consultée sur les projets de P.O.S. quand elle n'est pas directement représentée au groupe de travail.

Ceci n'a pas toujours été le cas dans le passé, de l'avis des représentants de la S.N.C.F. Un cas flagrant nous a été cité : une municipalité avait réalisé une zone industrielle sur une colline alors que la voie ferrée passait dans la vallée et avait ensuite demandé à la S.N.C.F. d'étudier les possibilités de raccordement de cette zone.

.../....

"Aujourd'hui, nous ont dit nos interlocuteurs, un tel cas ne se produirait plus car le P.O.S serait soumis à la S.N.C.F. et celle-ci réagirait".

Toutefois l'avis des représentants de la S.N.C.F. ne semble pas toujours être pris en compte : le cas nous a été cité d'un projet initial de P.O.S. qui prévoyait une zone industrielle raccordable. Le projet final soumis à la S.N.C.F. excluait une telle possibilité. Malgré les observations de la S.N.C.F., ce dernier projet a été retenu sans modification.

La S.N.C.F. se plaint par ailleurs de ne pas toujours savoir quelles sont les suites réservées à ses observations : "si le projet est à court terme, nous sommes informés, sinon il reste dans les tiroirs de la Direction Départementale de l'Équipement et on ne voit plus rien".

Que doit-on penser ?

La participation systématique de la S.N.C.F. au groupe de travail d'élaboration du P.O.S. paraît nécessaire.

De même la S.N.C.F. devrait être tenue régulièrement au courant de l'état d'avancement de projets de zones industrielles (1)

Néanmoins cela ne réglerait pas tout :

Ainsi d'autres contraintes (1) pesant sur le choix de localisation d'une zone industrielle peuvent conduire à retenir des projets excluant toute possibilité de raccordement au fer des futures zones.

Venons en maintenant au choix du terrain proprement dit.

l'association au choix du terrain

En ce qui concerne le choix d'un terrain par l'aménageur d'une zone, les responsables interrogés de la S.N.C.F. s'accordent pour reconnaître que la Société Nationale est généralement associée lorsqu'un projet de desserte ferroviaire est envisagé.

Ceci est plus particulièrement vrai, semble-t-il, lorsque l'aménageur est une Chambre de Commerce. La plupart des Chambres de Commerce et d'Industrie rencontrées semblent toujours prendre en compte le transport ferroviaire dans toute étude de zone industrielle.

Certaines Chambres réalisent d'ailleurs des enquêtes auprès de leurs clients potentiels pour connaître leurs souhaits, y

.../...

(1) voir plus loin

compris en matière de desserte ferroviaire . D'autres Chambres de Commerce incitent même les communes desservies par le fer à prendre contact avec la S.N.C.F. en vue d'une desserte éventuelle par le fer des zones projetées.

C'est souvent lorsque l'aménageur est une Collectivité Locale, notamment une petite commune, que les représentants de la S.N.C.F. émettent des réserves importantes. Nous verrons en fait que les aménageurs, notamment lorsqu'il s'agit de collectivités locales, peuvent privilégier des critères tout autres que celui du raccordement possible de la zone au fer.

Les jugements précités ne sont d'ailleurs pas unanimes : en particulier les représentants d'une des régions S.N.C.F. visitées déplorent un manque global de concertation entre S.N.C.F. et aménageurs, notamment les Chambres de Commerce.

Que doit-on là encore en penser ?

Il nous semble que cette différence d'appréciation ne recouvre que partiellement une différence de situation.

Il s'est en effet avéré que nos interlocuteurs avaient, dans le cas présent, une certaine tendance à vouloir généraliser quelques cas "qui leur étaient restés sur le coeur".

L'approfondissement de la discussion a permis de vérifier que de tels cas étaient peu nombreux et se situaient généralement dans un passé assez lointain.

Qui plus est les services de la S.N.C.F. dans un cas au moins étaient en partie responsables de cette situation (un projet définitif de P.O.S. avait été transmis à la Division de l'Équipement sans "remonter" à la Division Commerciale).

Il faut à ce propos ajouter que les responsables de la S.N.C.F. interrogés (et ce dans les quatre régions) admettent que dans le passé "tous les problèmes étaient davantage vus sous l'angle de l'équipement ferroviaire lui-même que sous l'angle commercial".

La constitution d'une véritable fonction commerciale à la S.N.C.F. doit maintenant permettre une meilleure association de la S.N.C.F. au choix des terrains car elle constitue la condition essentielle pour éviter toute erreur d'implantation au départ.

Ainsi la présence d'un Chef d'Agence Commerciale de la S.N.C.F. sur chaque aire relevant d'une Chambre de Commerce et d'Industrie permet à la S.N.C.F. de connaître à temps tous les projets de la Chambre et d'y être associée.

.../...

Voyons maintenant quelle est l'association de la S.N.C.F. au niveau de la réalisation de la zone industrielle.

b) l'association de la S.N.C.F. au niveau de la réalisation de la zone industrielle

La Société Nationale est généralement bien associée à ce niveau. C'est l'avis même des responsables de la S.N.C.F. interrogés : "Aussitôt prise la décision d'aménagement de la zone industrielle, la S.N.C.F. a été officieusement consultée par le District afin de déterminer l'ensemble des possibilités ferroviaires des terrains choisis".

"Les C.C.I. communiquent toujours les plans des voies, ce qui permet à la S.N.C.F. de donner son avis en temps utile". "A la demande du Syndicat intercommunal la S.N.C.F. a présenté trois options techniques d'aménagement". "Le S.I.V.O.M. a présenté un projet assez détaillé avec un projet de desserte des lots parallèles à la voie d'embranchement. La S.N.C.F. a pu réagir à temps".

L'association de la S.N.C.F. permet d'éviter que des problèmes ne se posent au niveau de la réalisation (immédiate ou projetée) du raccordement ferroviaire.

c) Association de la S.N.C.F. au niveau de l'implantation des entreprises

Au niveau de l'implantation des bâtiments industriels des problèmes se posent parfois : des cas assez nombreux nous ont été cités d'entreprises qui avaient conçu leur implantation ou bien même s'étaient effectivement implantées avant de prendre contact avec la S.N.C.F. pour une étude de raccordement.

Parfois il était trop tard pour qu'un raccordement puisse être réalisé ou du moins réalisé dans de bonnes conditions (ex. : bâtiments placés de telle sorte que la voie de desserte aurait présenté un rayon de courbure trop court ; voie de desserte qui n'a pu être réalisée que perpendiculairement à l'établissement alors qu'elle aurait dû pouvoir le traverser pour réduire les opérations de manutention au minimum).

Toutefois le comportement des entreprises semble avoir évolué depuis une dizaine d'années et les bâtiments qui s'implantent mal sont de plus en plus rares.

Au demeurant les respnnsables de la S.N.C.F. s'entendent pour reconnaître que là encore ces problèmes sont avant tout de nature commerciale et qu'il appartient à la S.N.C.F. de les

.../....

résoudre au mieux (Contacts avec la C.C.I., rôle de l'agence commerciale, lecture de la presse locale...).

Il faut néanmoins noter à ce propos que certaines Chambres de Commerce ont parfois des réticences à informer rapidement la S.N.C.F. de l'implantation d'entreprises utilisatrices du fer dans leurs zones de peur que la Société Nationale ne propose à ces clients potentiels des terrains situés sur le propre domaine de la S.N.C.F. en bordure de voies ferrées (ex. : emplacement d'anciennes gares fermées).

La Chambre de Commerce fait alors "écran" entre l'entreprise et la S.N.C.F.

Des contacts plus nombreux et une coopération plus étroite entre S.N.C.F. et Chambres de Commerce devraient permettre de résoudre de telles difficultés.

Par contre la concurrence extrêmement vive qui s'exerce entre les différents aménageurs (que ces derniers soient des Chambres de Commerce, des Collectivités Locales ou des Sociétés d'Aménagement) pose des problèmes de plus grande ampleur. L'exemple suivant est édifiant : une entreprise s'était adressée à une Société d'Équipement en lui demandant de lui trouver dans une zone industrielle située dans un périmètre déterminé un lot de 7 hectares raccordable au fer. La Société d'Équipement n'avait aucun lot vraiment satisfaisant à proposer à l'entreprise alors que des lots correspondant exactement aux besoins de l'intéressé étaient disponibles dans une zone industrielle dont l'aménageur était une Chambre de Commerce.

Non seulement la Société d'Équipement n'avait pas informé son client de ces possibilités mais encore elle avait obtenu de la Direction Départementale de l'Équipement que celle-ci ne divulgue point cette information.

Plus généralement les aménageurs de zones non raccordées (et non raccordables) rechignent à orienter les entreprises utilisatrices réelles ou potentielles du fer vers des zones raccordées (ou raccordables) mais dont ils ne sont pas aménageurs.

Il conviendrait de rechercher les moyens incitatifs (au niveau départemental par exemple) d'orienter les entreprises ayant ou pouvant avoir recours au fer vers les zones déjà raccordées ou facilement raccordables.

Ceci nous conduit à examiner, pour conclure, quel rôle jouent actuellement les instances administratives départementales (Direction Départementale de l'Équipement) et Régionales (Préfecture, Mission de la D.A.F.A.R....)

.../....

2) Rôle des intervenants administratifs

Le problème du raccordement au fer des zones industrielles n'entre pas directement ou seulement de façon marginale dans le champ des préoccupations des instances régionales.

Les Directions Départementales de l'Équipement ont très souvent un rôle modeste.

Les responsables de l'Équipement rencontrés (G.E.P., Subdivisions) considèrent généralement que la question du raccordement au fer des zones industrielles relève avant tout de la responsabilité des aménageurs et qu'au demeurant il n'existe aucune obligation pour ceux-ci de s'adresser à l'Administration pour des questions autres que réglementaires (P.O.S., Z.A.C....)

La Direction Départementale de l'Équipement à l'occasion de la réalisation d'une Z.A.C. étudie en principe quels sont les équipements offerts et leur coût, mais elle donne seulement un avis. Son rôle s'arrête là le plus souvent.

En matière de transport, la Direction Départementale de l'Équipement n'intervient généralement que pour des questions de routes et de voirie. Ainsi, même dans le cas où la zone est raccordée, la Direction Départementale de l'Équipement ne s'intéresse le plus souvent qu'à des aspects "marginiaux" (Ex : traversée d'une route par la voie de raccordement et mise en place d'une signalisation ou d'un passage à niveau.)

Ce n'est que lorsque l'aménageur s'adresse à un G.E.P. ou à un C.E.T.E. pour une étude des possibilités de raccordement d'une zone que les services de l'Équipement jouent un rôle concret.

Il faut néanmoins ajouter que l'attitude des responsables de l'Équipement rencontrés vis-à-vis du problème traité n'est pas toujours la même.

Certaines D.D.E. jouent un rôle relativement "actif" : prise d'initiatives favorisant un rapprochement entre Aménageurs, S.N.C.F. et éventuellement industriels, conseils prodigués aux Aménageurs pour qu'ils n'excluent pas à priori la possibilité d'une desserte ferroviaire de la zone, conseils de prudence quant à la réalisation effective du raccordement.

Mais ce n'est pas toujours le cas.

S'il est bien vrai que la responsabilité de la réalisation et de l'équipement d'une zone incombe à son aménageur, le rôle relativement "actif" que nous venons d'évoquer brièvement joué par certaines Directions Départementales de l'Équipement devrait néanmoins, nous semble-t-il, être la règle.

Conclusions

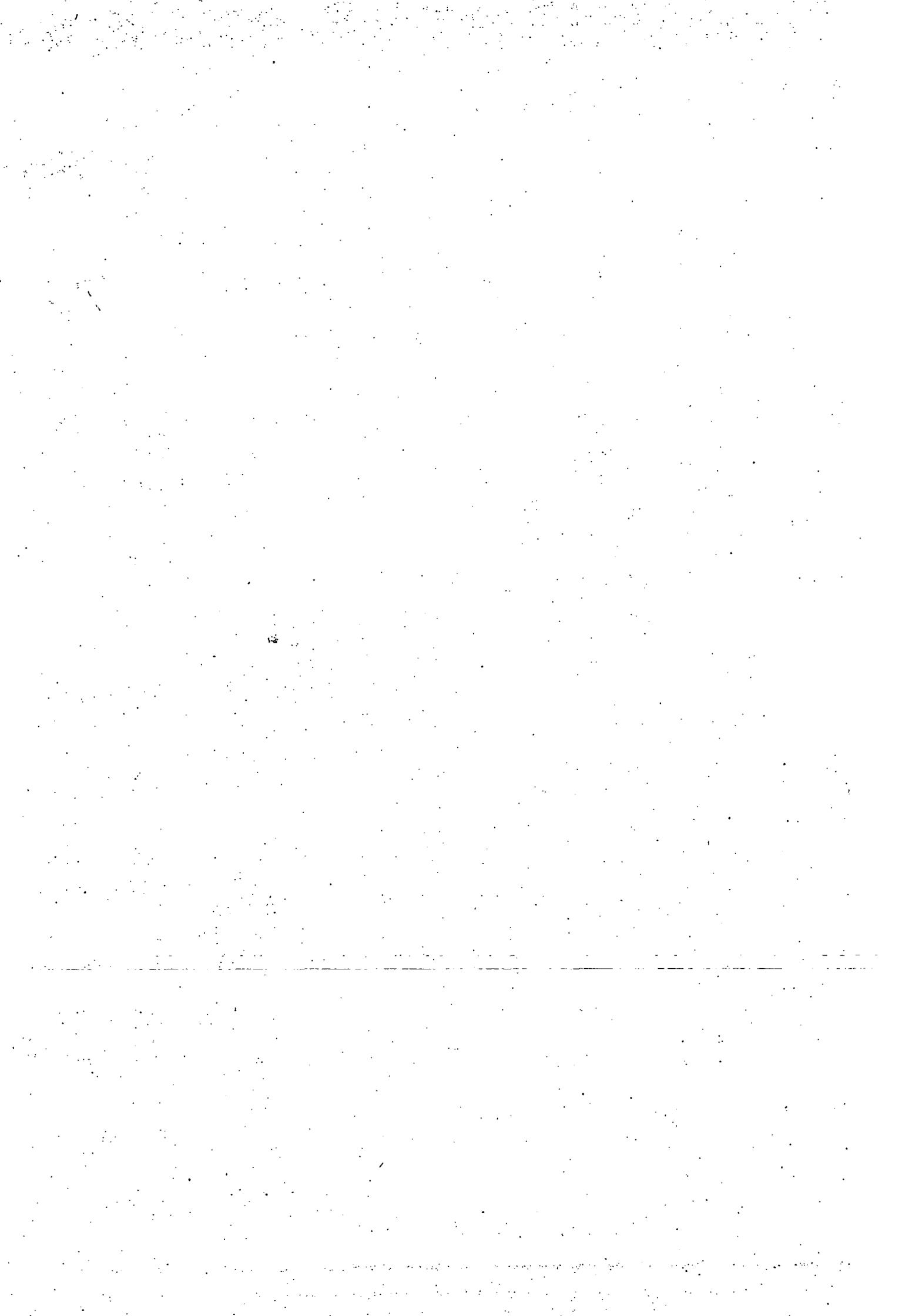
Les développements précédents nous permettent dans une large mesure de répondre par l'affirmative à la question de savoir si la S.N.C.F. était bien associée actuellement aux choix en matière d'implantation et de réalisation de zones industrielles.

Certes des problèmes subsistent encore, nous avons essayé de recenser ceux-ci et de voir quels étaient les moyens possibles d'y remédier.

Mais ces insuffisances ne peuvent expliquer pour l'essentiel le fait que nombre de zones industrielles existantes ne sont pas ou sont mal raccordées au fer. Il faut en chercher les raisons ailleurs.

C'est ce que nous allons faire en examinant la place du transport ferroviaire notamment parmi les critères de choix d'implantation d'une zone industrielle.

.../...



III - La place du transport ferroviaire parmi les critères de choix d'implantation d'une zone industrielle

La réalisation d'une zone industrielle par un aménageur répond d'abord à des préoccupations d'ordre économique et social. C'est seulement dans ce cadre que doit être étudiée la place du transport ferroviaire parmi les critères de choix de localisation d'une zone industrielle.

Ces critères sont en fait fonction des critères de localisation des entreprises elles-mêmes. Enfin ils varient selon la nature de la zone.

Reprenons tour à tour chacun de ces points.

1) L'objectif fondamental d'aménagement d'une zone industrielle

La réalisation d'une zone industrielle par un Aménageur répond toujours et avant tout au souci de développer ou de préserver l'activité économique régionale ou locale (selon l'importance de la zone) : "l'aménagement de cette zone devrait permettre d'assurer la reconversion d'une partie de la main-d'oeuvre des mines et de la sidérurgie" "l'aménagement de cette zone est prioritairement motivée par la nécessité pour les collectivités locales de sauvegarder l'emploi et l'activité dans un secteur confronté à un difficile problème de reconversion industrielle", "cette zone dont l'origine est assez ancienne a été créée pour pourvoir au reclassement de la main d'oeuvre locale utilisée jusqu'alors aux travaux de reconstruction et tenter d'apporter une solution au problème de la monoindustrie du textile".

Si nous avons reproduit ces propos qui nous ont été tenus c'est pour souligner combien il est important d'avoir constamment à l'esprit que le choix d'implantation d'une zone industrielle est d'abord fondé sur des préoccupations relatives à l'emploi.

La prise en compte du "transport" par l'aménageur d'une zone n'est donc pas une "fin en soi" mais seulement un moyen (et nous allons voir dans quelle mesure) d'attirer des entreprises vers cette zone.

Les propos tenus par certains aménageurs (particulièrement des collectivités locales) sont révélateurs à ce sujet :

"Pour la municipalité les critères sont différents de ceux de la S.N.C.F. : elle préfère des entreprises inductrices d'emplois plutôt que des entreprises inductrices de trafic par fer", "l'embranchement de la zone pourra être envisagé si celui-ci conditionne la venue d'entreprises apportant beaucoup d'emplois".

.../...

2) Les contraintes qui pèsent sur le choix d'implantation d'une zone industrielle

Les contraintes qui pèsent sur le choix d'implantation d'une zone industrielle sont diverses. Nous citerons à titre d'illustration deux types de contraintes importantes.

- les contraintes physiques : nature du terrain, stabilité, humidité des sols, nécessité de travaux d'assainissement, relief du terrain (ainsi dans une région au relief accusé les seules possibilités d'implantation d'une zone industrielle ne sont pas forcément compatibles avec un raccordement au fer, par exemple à cause des dénivelés de terrains trop importants....)

- les contraintes d'environnement : certaines zones industrielles comportant des activités de type polluant ne pourront s'implanter qu'à une certaine distance des zones d'habitat, ce qui bien souvent veut dire à une certaine distance des voies ferrées. Or ces contraintes d'environnement deviendront de plus en plus fortes.

Une fois rappelés les objectifs fondamentaux de réalisation d'une zone industrielle et l'existence de contraintes pesant sur l'implantation de celle-ci, il nous est maintenant possible d'analyser concrètement la place du fer parmi les critères de choix d'implantation d'une zone industrielle (proximité du réseau routier, possibilité de raccordement au fer ou à la voie d'eau, prix du terrain, facilités d'accès pour la main-d'oeuvre, facilités pour le captage d'eau et pour l'électricité...)

L'implantation d'une zone industrielle, son équipement, son raccordement éventuel au fer seront bien entendu fonction des besoins des entreprises susceptibles de s'implanter sur cette zone, donc des critères de choix de localisation des entreprises elles-mêmes. C'est pourquoi nous commencerons par présenter ceux-ci.

3) Critères de localisation par les entreprises

Ces critères ont été appréhendés à partir des entretiens avec les aménageurs, Collectivités Locales, Chambres de Commerce, Sociétés d'Équipement et non pas avec les entreprises elles-mêmes (1).

Deux constatations s'imposent :

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - le critère "transport" n'est qu'un critère parmi d'autres, sûrement pas le plus important - pour le critère "transport" lui-même, la place de la route apparaît largement prééminente |
|--|

Voyons chacun de ces points.

- (1) une enquête est actuellement réalisée par la Direction des Transports Terrestres auprès d'entreprises sur les critères de choix d'un embranchement particulier. .../....

a) Les différents critères de choix

Sans prétendre vouloir être exhaustifs, nous pouvons citer parmi les critères importants de choix d'un emplacement pour un industriel :

-les problèmes de main-d'oeuvre :

- . le coût de la main-d'oeuvre locale (c'est ainsi que des entreprises belges s'implantent dans le Nord de la France où la main-d'oeuvre est meilleur marché)
- . Les problèmes sociaux : climat social de la zone, risque de "contamination" du personnel de l'entreprise par celui d'autres entreprises, rôle "repoussoir" de certaines entreprises déjà implantées ayant une politique de salaires élevés.....
- . les possibilités de transport, de logement pour le personnel

- le prix du terrain

Les avis semblent partagés quant à l'importance de ce critère.

Facteur publicitaire mis en avant par les collectivités locales ou les sociétés d'aménagement, il n'est pas sûr pour autant que le coût du terrain soit un critère aussi déterminant qu'il peut sembler de prime abord : Pour l'entreprise qui vient s'implanter dans une zone, l'achat du terrain ne représente guère en moyenne plus de 15% du montant total de l'investissement.

En plus de ces deux critères importants, citons aussi les primes accordées à des entreprises industrielles (primes de développement régional) ou tertiaires (primes de localisation d'activités tertiaires) qui réalisent dans certaines régions des opérations de création, de décentralisation ou d'extension créatrices d'emplois.

Il faudrait aussi mentionner la localisation des autres établissements (pour une entreprise à plusieurs établissements), les aires d'approvisionnement et d'expédition etc....

b) La place du fer au niveau du critère "transport"

D'une manière générale les avis convergent pour reconnaître la prééminence de la route : ce qui importe avant tout à l'industriel c'est la possibilité de raccordement à un bon réseau routier, à l'autoroute. En fait, il est indispensable de distinguer deux types d'entreprises :

- une minorité d'entreprises pour qui le raccordement au fer est une nécessité ou une quasi nécessité :

C'est ainsi que telle entreprise fabriquant des aliments pour le bétail ou telle entreprise importante de construction mécanique n'envisageront leur implantation dans une zone industrielle que si celle-ci est raccordée au fer : "il y a des clients qu'on a eu que grâce au fer".

..../...

Appartiennent à cette première catégorie les entreprises ayant des transports de masse, réguliers et sur de longues distances.

Certaines entreprises peuvent aussi exiger la présence du fer pour des raisons commerciales : leur installation dans une zone industrielle où le fer ne viendrait pas les rendrait plus dépendantes vis-à-vis des transporteurs routiers et les mettrait ainsi en position de faiblesse dans les négociations.

- une majorité d'entreprises pour qui le critère "raccordement au fer" est marginal

L'appréciation du caractère marginal du critère "fer" et de l'importance de la "route" dans le choix d'implantation des entreprises est fondée sur l'expérience des responsables interrogés :

"Pour une entreprise qui veut être en bordure de voie ferrée, 100 disent : je veux me trouver près de la route" il est possible qu'une entreprise sur 150 ou 200 ait dit : je serais venue dans cette zone si celle-ci avait été raccordée" "le fer c'est peu important" "le fer n'est pas déterminant alors qu'il existe un véritable train de poids lourds sur l'autoroute". "Si nous ne sommes pas sollicités pour financer des raccordements, c'est qu'il n'y a pas de demande".

Les conséquences du peu d'intérêt vis-à-vis du fer sont soulignées :

"des zones raccordées à l'autoroute se vendent bien, des zones raccordées au fer plutôt mal" "la zone bien que raccordée au fer est plutôt mal utilisée" "cette entreprise qui disait vouloir le fer à tout prix maintenant qu'elle est implantée ne l'utilise pas", "à Douai il existe un réseau important de voies ferrées des anciennes mines, on se demande si on va le conserver".

Toutefois ces affirmations sont parfois nuancées.

Des nuances dans les appréciations

C'est ainsi que certaines entreprises pour qui le raccordement au fer n'est pas une nécessité, choisiront néanmoins de préférence un lot raccordable soit comme "atout supplémentaire" "raison de prestige" ou pour "sa valeur vénale", soit comme "roue de secours" (dans le Nord pendant les barrières de dégel) soit "afin de préserver l'avenir".

Ce dernier critère bien qu'assez vague est néanmoins intéressant d'autant plus qu'il tend à prendre, de l'avis de la plupart des responsables interviewés, de l'importance depuis plusieurs années.

C'est ainsi qu'un certain "engouement" semble se manifester aujourd'hui pour les lots embranchables, bien que cela ne se traduise pas pour l'instant par une augmentation du nombre des embranchements.

.../....

Les raisons de cet état d'esprit semblent toutefois assez difficiles à analyser (entre autre la peur d'une politique "dirigiste" en matière de transport ou d'une augmentation forte des coûts du gazole).

Il nous faut enfin, pour terminer ce paragraphe, évoquer l'influence des particularités régionales sur l'intérêt que les entreprises portent au fer :

C'est ainsi qu'en Bretagne aucun responsable n'a confirmé le caractère "marginal" du fer observé dans les autres régions.

Ceci s'explique sans doute en partie par la position excentrée de la Bretagne (tous les transports interrégionaux sont des transports à longue distance) ainsi que par le déséquilibre du trafic interrégional (approvisionnements excédant les expéditions) c'est-à-dire deux paramètres favorables au fer.

Après avoir recensé les critères de localisation des entreprises, voyons maintenant comment la possibilité de transport ferroviaire est considérée.

4) La prise en compte du transport ferroviaire par les aménageurs de zones industrielles

a) Un critère souvent peu déterminant

Les entretiens réalisés avec les aménageurs montrent que bien souvent la possibilité du raccordement au fer d'une zone est un critère peu déterminant dans le choix de son implantation :

"Les problèmes d'une desserte ferroviaire n'ont jamais été déterminants" "Le lieu d'aménagement de la Z.I. avait été choisi pour des raisons non techniques, le choix du site s'est avéré embranchable que par hasard" "la zone a été implantée près de la départementale. Il se trouve qu'elle est en bordure de la voie ferrée. Cela constitue un atout supplémentaire sur lequel le Maire a insisté pour que la Z.I. soit sur sa commune, mais cet aspect n'a pas joué un rôle déterminant" "la localisation de la zone a été déterminée essentiellement en fonction des moyens de communication, avec l'espoir d'une future desserte autoroutière".

Dans la plupart des cas rencontrés en effet, le fer ne semblait pas répondre à un besoin impératif des entreprises (cf. les propos déjà cités "les zones raccordées à l'autoroute se vendent bien, les zones raccordées au fer plutôt mal").

Le non raccordement au fer d'une zone ne s'explique très rarement par une négligence patente de la part de l'aménageur.

Nous pouvons néanmoins citer l'exemple typique suivant :

"Une zone bénéficiait d'un emplacement exceptionnel à cheval sur la voie ferrée et près d'une gare. Cette zone aurait pu être raccordée en grande partie sans difficultés techniques majeures. Mais à l'époque (années 65-67) le raccordement au fer

.../...

n'apparaissait pas comme un objectif prioritaire d'aménagement. Ce sont finalement des impératifs commerciaux qui ont décidé du sort de la zone industrielle. Le terrain nécessaire au raccordement a été vendu par l'Aménageur (une S.E.M.) sans consultation réelle des entreprises déjà implantées sur la zone dont certaines auraient pu recourir au fer en fonction du développement de leurs activités".

Si le fer paraît souvent peu déterminant parmi les critères de choix d'implantation d'une zone industrielle, nous devons néanmoins faire des distinctions : selon la nature de la zone industrielle d'une part, selon que celle-ci répond ou non à des besoins locaux d'autre part.

b) La nature de la zone industrielle est "prédéterminée" ou non

Une zone industrielle peut en effet dès le départ être conçue pour accueillir un certain type d'activités : industries lourdes ou plutôt semi lourdes (les industries lourdes s'implantent généralement en dehors des zones industrielles) industries légères, activités artisanales, zones d'entreposage.

Dans ce cas, le choix de localisation de la zone, sa superficie, la nature et l'importance de son équipement initial (voirie, raccordement au fer....) seront fonction de ces activités prévues.

En particulier le raccordement au fer apparaîtra dans le cas de réalisation d'une zone "lourde" comme une nécessité : "la C.C.I. voulait réaliser une zone lourde, la possibilité de desserte ferroviaire est apparue indispensable".

C'est la situation diamétralement inverse que l'on rencontre lorsqu'il s'agit de réaliser une zone d'entreposage :

"On voulait réaliser au départ une zone d'entreposage sommairement aménagée et à bas prix pour résoudre les problèmes de stockage d'entreprises du Bâtiment et Travaux Publics".

Dans la pratique toujours, des industries "lourdes" viennent s'implanter dans des zones "légères" (lorsque le P.O.S. le permet), des industries légères dans des zones "lourdes".

Enfin certaines zones conçues au départ pour accueillir des activités industrielles ne sont en fait que des aires d'entreposage.

c) La réalisation d'une zone industrielle répond à des besoins d'industriels locaux ou non

Lorsque la réalisation d'une zone industrielle répond à des besoins d'industriels locaux dont l'activité se développe, qui sont mal implantés, ou qui désirent accéder à certains équipements, la connaissance par l'aménageur des besoins de ces entreprises est relativement simple. Relativement seulement car les entreprises si elles expriment facilement leurs besoins immédiats ont parfois du mal à prévoir l'évolution de ces besoins.

Une telle situation influe néanmoins sur le choix des aménageurs en matière de raccordement de ces zones au fer : "le raccordement était une condition sine qua non à la création de la zone car ce raccordement était un impératif pour un industriel local devant s'y implanter".

Par contre dans les autres cas, et ce sont les plus nombreux ces besoins sont très difficiles à connaître pour la simple raison que l'aménageur ne sait généralement pas quelles entreprises viendront s'implanter dans sa zone (même dans le cas où la nature d'activités de la zone est théoriquement prédéterminée).

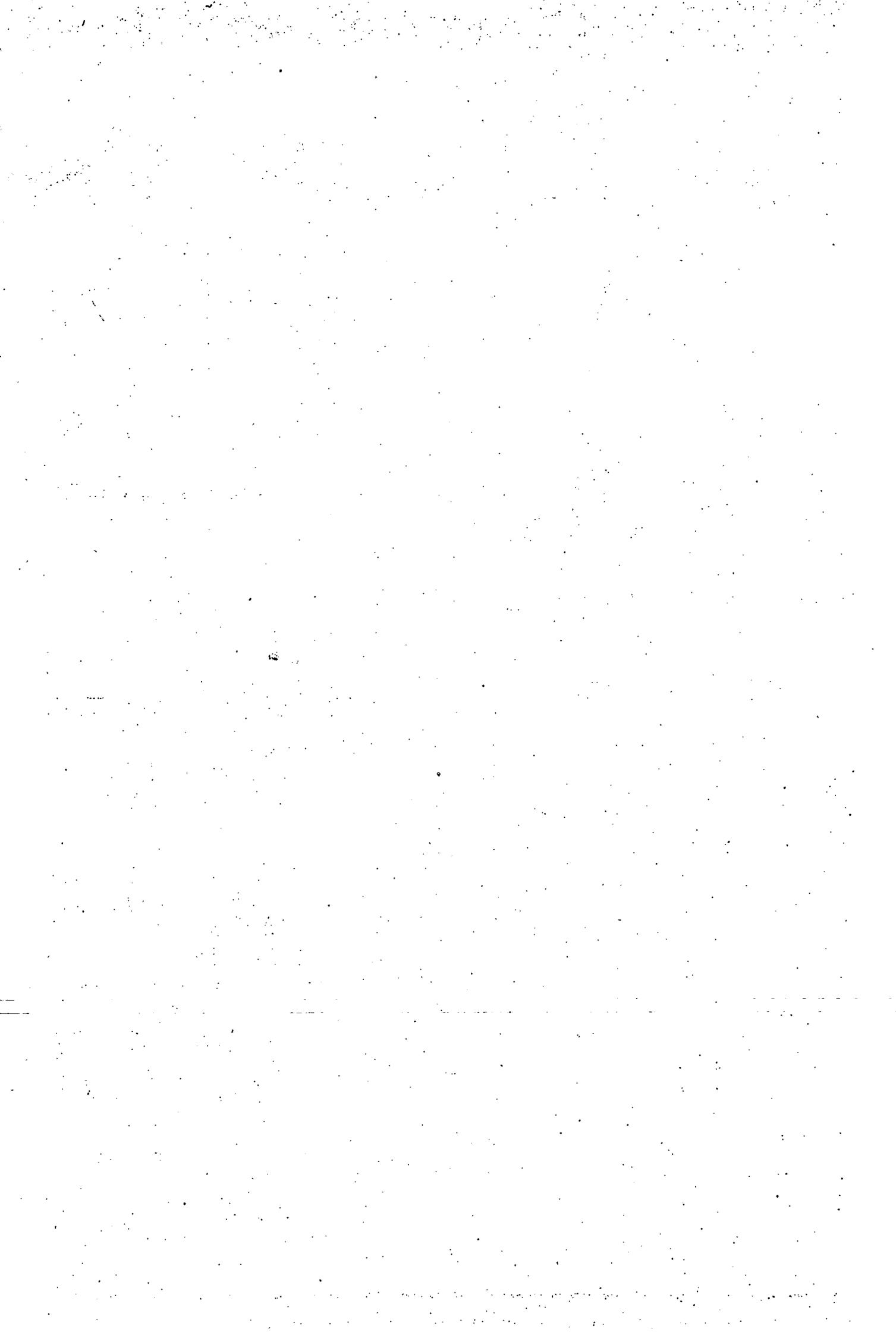
La provenance des entreprises tout autant que la nature de leurs activités reste difficile à appréhender : ainsi un aménageur qui avait initialement prévu que 40% des entreprises qui s'implanteraient dans la zone viendraient de "l'extérieur" (ne seraient pas des entreprises locales) n'en a vu venir que 15%.

Cette méconnaissance des besoins potentiels des entreprises conduit les aménageurs le plus souvent à la prudence en ne réalisant les équipements qu'au fur et à mesure de l'implantation des entreprises.

Parfois, mais c'est de plus en plus rare, la zone sera au contraire dotée d'emblée d'équipements très complets afin de rendre celle-ci la plus attractive possible à toutes sortes d'entreprises.

Ceci nous amène à voir, pour conclure, quelle est l'évolution actuelle de la politique en matière de zones industrielles et ses conséquences du point de vue du transport.

.../....



IV - L'évolution de la politique de zones industrielles et ses conséquences du point de vue transport

1) Les principales évolutions en matière de zones industrielles

Les principales évolutions et facteurs d'évolution sont les suivants :

Tant que la conjoncture a été favorable, les zones industrielles se sont multipliées, chaque collectivité locale voulait sa zone, tandis que la demande des industriels excédait l'offre de terrains aménagés.

Dans la phase actuelle de crise "ce ne sont plus les industriels qui sont à la recherche de collectivités locales voulant bien les accueillir mais ce sont les collectivités locales, les aménageurs de zones qui recherchent des industriels".

Il existe, de l'avis de tous les interlocuteurs rencontrés, sauf quelques cas particuliers, un stock considérable de terrains industriels équipés invendus.

C'est pourquoi l'accent est mis aujourd'hui davantage sur une politique de réserve foncière que sur l'aménagement de nouvelles zones.

Les zones en cours d'aménagement ou projetées présentent les caractères suivants :

- ces zones sont généralement assez petites, davantage intégrées au tissu urbain, c'est-à-dire qui présentent des caractéristiques peu favorables au fer

- celles-ci sont équipées progressivement par tranche, la réalisation se faisant en fonction des besoins. Ainsi par exemple pour une zone de 30 ha, seuls 7 ou 8 ha seront tout d'abord équipés.

2) L'évolution de la position des aménageurs vis-à-vis du raccordement au fer

L'évolution de la conception des zones industrielles est donc peu favorable au fer.

Par ailleurs nombreux sont les aménageurs qui nous ont fait part de leur expérience malheureuse en matière de raccordement au fer des zones industrielles : "En Bretagne beaucoup d'entreprises sont implantées sur des lots embranchables sans les utiliser beaucoup pourtant" cette entreprise avait fait un programme d'extension et faisait valoir des besoins importants en fer. On a réalisé deux ouvrages d'art. L'entreprise n'est toujours pas embranchée", "une seule entreprise a pour l'instant demandé le raccordement" "cet industriel demandeur s'est désisté : depuis aucun nouvel industriel ne s'est présenté. Aussi les travaux de raccordement ont été interrompus" "l'embranchement a commencé à être réalisé puis il a été mis en sommeil du fait de la cessation d'activité de l'entreprise qui en avait fait la demande".

.../....

Cela conduit les aménageurs à adopter de plus en plus une politique commune vis-à-vis du raccordement au fer des zones :

Prévoir quand cela est possible un raccordement de la zone, c'est-à-dire réserver les emprises nécessaires, mais ne procéder à un tel raccordement que lorsqu'un utilisateur se présente.

Une telle attitude présente néanmoins des inconvénients : les nécessités de la commercialisation, comme nous l'avons déjà évoqué, peuvent conduire des aménageurs à "brader" les terrains indispensables au raccordement éventuel. Par ailleurs des problèmes de financement sur lesquels nous reviendrons dans la deuxième partie de ce rapport, ne manquent pas alors de surgir.

Avant d'aborder cette deuxième partie, nous devons évoquer une tendance apparemment contradictoire avec la précédente :

Il semble en effet que certaines entreprises depuis la "crise énergétique" adoptent parfois une attitude plus volontariste vis-à-vis du fer et souhaitent obtenir des zones embranchables pour préserver l'avenir. Les aménageurs en tiennent compte : "l'aménageur d'une petite zone (10 ha) qui de plus est en partie à vocation artisanale a néanmoins tenu, tout en considérant l'aspect desserte routière comme primordial, à se réserver la possibilité d'un embranchement", "le choix s'est dégagé pour effectuer le raccordement le plus complet de cette zone. Ce choix est d'autant plus politique que pour l'instant une seule entreprise a demandé un lot raccordable".

La réussite d'une telle zone industrielle dépendra étroitement de l'évolution économique des années à venir mais la prudence des aménageurs paraît être un facteur prépondérant dans les décisions actuelles.

CHAPITRE IILE RACCORDEMENT AU FER DES ZONES
INDUSTRIELLES. PROBLEMES DE FINANCEMENT
ET D'EXPLOITATION

I - Le financement d'une zone industrielle et de son équipement1) Le financement d'une zone industrielle (acquisition de terrains et équipement de la zone)

Le financement d'une zone industrielle incombe en principe à l'aménageur de cette zone : ce peut être une collectivité locale en régie directe, une chambre de commerce, une société d'économie mixte concessionnaire de l'opération... Toutefois des moyens financiers particuliers peuvent être mis à leur disposition dans le cadre de la politique actuelle d'aménagement du territoire.

a) le régime des aides

Nous évoquerons pour mémoire les prêts à long terme de la Caisse d'Aide à l'Équipement des Collectivités Locales (C.A.E.C.L.).

Les collectivités locales peuvent en effet y avoir accès pour l'acquisition de terrains sous réserve d'un apport de 20 % du total et que l'équipement des terrains ne soit pas prévu avant 6 ans.

Ces prêts s'inscrivent en fait dans le cadre d'une politique de réserve foncière et non de création de zones industrielles à proprement parler.

Les principaux prêts consentis aux aménageurs de zones industrielles pour l'acquisition et l'équipement de ces zones (donc y compris le raccordement au fer le cas échéant) sont les prêts à moyen terme de la Caisse des Dépôts et Consignations (C.D.C.).

Les prêts de la Caisse des Dépôts et Consignations

Ces prêts de 6 ans avec différé d'amortissement de 3 ans peuvent être bonifiés ou non par le Fonds National d'Aménagement Foncier et d'Urbanisme (F.N.A.F.U.).

.../...

Actuellement le taux d'intérêt de ces prêts est de 8 %, le taux de bonification de 3 %.

Certaines régions ne peuvent bénéficier de ces prêts, c'est notamment le cas de l'Ile de France. D'autres peuvent seulement bénéficier de prêts non bonifiés.

Par ailleurs, selon les dispositions actuellement en vigueur, les aménagements de zones sous forme de lotissements peuvent uniquement avoir accès à des prêts non bonifiés.

Au cours des entretiens réalisés, certains interlocuteurs ont signalé que la durée de ces prêts était souvent trop courte : les collectivités locales, les aménageurs seraient ainsi contraints à une commercialisation rapide de la zone. Le cas a même été évoqué d'un aménageur qui avait été amené à rembourser ces prêts avant de les avoir utilisés.

Cette nécessité d'une commercialisation rapide de la zone amène certains aménageurs lorsqu'ils ne trouvent pas assez vite de clients pour la zone à brader les terrains, à accepter que les entreprises qui s'installent prennent n'importe quel lot, en particulier les lots embranchables, même si ces entreprises risquent de ne jamais utiliser le fer.

Lorsqu'une entreprise utilisatrice du fer souhaite s'implanter ultérieurement dans la zone, il est parfois trop tard : tous les lots embranchables ont été vendus.

Toutefois, il semble de l'avis même de certains interlocuteurs rencontrés, que l'allongement de la durée des prêts (prêts de 10 ans avec 5 ans de différé d'amortissement par exemple) ne réglerait pas le fond du problème.

C'est avant tout l'excédent de zones industrielles ("on a fait trop de zones" "il y a eu une période d'euphorie où chaque commune créait sa zone") et la faiblesse de la demande en période de crise économique ("Dans la conjoncture actuelle, on en a pour 6 ans minimum devant nous avec le stock de zones actuelles" (1)) qui expliquent les difficultés financières de nombreux aménageurs.

Notons que certaines Sociétés d'Aménagement ont un pool de trésorerie.

Notons aussi que les prêts de la C.D.C. peuvent parfois être consolidés.

.../...

Les autres aides financières aux aménageurs -

La D.A.T.A.R. par l'intermédiaire du Fonds d'Aide à la Décentralisation (F.A.D.) ou du Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire (C.I.A.T.) peut accorder des subventions pour certaines zones particulièrement importantes pour le développement régional et qui ne peuvent être financées totalement par les collectivités locales.

Ces subventions de montants variables accordées au coup par coup permettent de limiter les charges particulièrement lourdes liées à des aménagements de grande ampleur (remblaiement, ouvrages d'art, raccordement au fer...).

Le F.A.D. pouvait ainsi jusqu'en septembre 1978 intervenir pour abaisser le prix de vente des terrains pour l'implantation d'entreprises dans les zones bénéficiant du régime d'aides sous réserve de création d'un certain nombre d'emplois.

Dans ce cas le F.A.D. remboursait en principe à l'aménageur la différence entre le prix de revient du terrain et son prix de vente aux industriels.

Depuis le 1er septembre, seules les collectivités locales, Départementales, Etablissements Publics Régionaux, etc... peuvent intervenir pour abaisser le prix de vente des terrains.

Enfin nous avons relevé de nombreux cas d'attributions de subventions ou primes des Conseils Généraux, E.P.R., etc...

Toutefois ces aides restent en général relativement marginales par rapport au coût global d'une zone (acquisition des terrains + équipement).

b) Observations

Le bilan des aides financières aux aménageurs de zones industrielles montre que :

- | | |
|---|---|
| ! - les aides actuelles permettent toutes d'aider directement ou indirectement un aménageur à raccorder sa zone | ! |
| ! - il n'existe aucune aide spécifique pour le financement d'un raccordement ferroviaire d'une zone. | ! |

.../...

Reprenons chacun de ces points :

Les prêts de la C.D.C. sont globalisés : ils concernent tant l'acquisition que l'équipement des terrains. A ce titre, le raccordement au fer étant un équipement éventuel de la zone, une partie de ces prêts peut effectivement servir au financement initial d'un raccordement.

Pour ce qui est des subventions de la D.A.T.A.R., il est parfois difficile de connaître précisément les critères d'attribution. Néanmoins il nous a été confirmé que certaines subventions ont servi en particulier à financer le raccordement au fer d'une zone industrielle.

Les interventions du F.A.D. jusqu'à une date récente permettaient à l'aménageur d'une zone de raccorder celle-ci au fer sans que le surcoût correspondant ne conduise à des prix de vente des terrains équipés trop élevés et donc à des difficultés de commercialisation.

Il nous paraît souhaitable que l'Etablissement Public Régional ou le Département puisse effectivement prendre le relais du F.A.D. en la matière.

D'une manière plus générale nous avons noté de nombreux cas d'aides sous forme de primes ou de subventions des instances régionales (E.P.R.) ou départementales (Conseil Général) ; ces montants restent pour l'instant le plus souvent modestes.

Il nous semble à cet égard que de telles instances, à condition d'être dotées de moyens suffisants, pourraient jouer un rôle utile d'incitation, de concertation, voire d'arbitrage en matière d'implantation et d'équipement des zones industrielles, face à la concurrence à laquelle se livrent de nombreux aménageurs.

C'est aussi à leur niveau que des moyens devraient être trouvés d'orienter comme nous l'avons déjà dit les entreprises utilisatrices du fer vers les zones raccordées.

Il semble en conclusion que les aides actuelles en matière de réalisation et d'équipement des zones industrielles offrent la possibilité aux aménageurs de financer dans des conditions relativement bonnes le raccordement au fer des zones quand celui-ci se justifie vraiment.

Dans l'attribution de ces aides, Région et Département devraient jouer un rôle croissant.

Il n'en reste pas moins vrai comme nous l'avons mentionné ci-dessus qu'il n'existe actuellement aucune aide spécifique en matière de raccordement. Toutes les aides actuellement sont consenties dans le cadre de la politique d'Aménagement du Territoire.

...../.....

Le raccordement au fer d'une zone industrielle contribue certainement à cet aménagement.

Mais favorisant le recours au fer des entreprises, le raccordement d'une zone au fer peut aussi contribuer à l'effort national de recherche des économies d'énergie. Aussi une aide spécifique de l'Agence aux Economies d'Energie au raccordement au fer de certaines zones industrielles paraît concevable, si elle est dûment justifiée, sans qu'elle fasse "double emploi" avec les aides précitées.

2) Le financement du raccordement au fer des zones industrielles

a) rappel de définitions

A ce stade, il convient de faire un bref rappel. Un embranchement particulier se compose de deux parties : la première, située sur le domaine ferroviaire comprend les installations nécessaires au raccordement aux voies de chemin de fer de la SNCF. Sa construction (ainsi que son entretien et son renouvellement) incombent à la Société Nationale qui en est propriétaire.

La seconde partie, généralement située sur terrain privé, comprend les installations correspondant aux besoins de l'embranché. Sa construction (ainsi que son entretien et son renouvellement) sont à la charge de l'embranché qui en est propriétaire.

b) le financement du raccordement

En ce qui concerne les zones industrielles deux situations peuvent se présenter :

- ou bien l'aménageur raccorde sa zone au fer avant sa commercialisation. Dans ce cas il finance entièrement le raccordement (2ème partie) et reporte ses dépenses sur le prix de vente des lots.

- ou bien l'aménageur réserve simplement les emprises nécessaires au raccordement sans le réaliser, attendant qu'une entreprise utilisatrice du fer se présente.

Dans ce dernier cas, c'est en principe l'entreprise qui prend à sa charge le financement du raccordement.

Toutefois des cas nombreux nous ont été cités d'aménageurs ayant participé au financement du raccordement afin d'attirer un client important.

.../...

Pour sa part la SNCF ne participe jamais au financement initial d'un embranchement (2ème partie).

Cet état de fait est parfois critiqué par les aménageurs: "la SNCF bénéficie d'une situation de monopole et peut pratiquer la politique du prendre ou à laisser. Toutefois, ceux-ci s'accordent à reconnaître qu'il est difficile de demander à la SNCF de financer un embranchement alors qu'on ne connaît pas le trafic et que ce n'est pas à elle de prendre le risque".

En contre partie la SNCF peut apporter une aide financière indirecte à l'embranché. Dans ce cas celui-ci investit mais la SNCF peut rembourser au fur et à mesure du développement du trafic jusqu'à 50 % du coût de raccordement sous forme de versement d'une allocation proportionnelle au tonnage, à partir d'un certain seuil de trafic.

Ce seuil de trafic est d'ailleurs généralement considéré comme trop élevé de l'avis des aménageurs de zones. Cette convergence de points de vue peut s'expliquer par le fait que les seuils de trafic ont généralement été fixés dans une période où la conjoncture était plus favorable qu'aujourd'hui.

Nous avons toutefois rencontré au moins un cas où l'allocation versée la première année était supérieure à celle correspondant au trafic réalisé afin, de l'avis même de la SNCF, de "calmer" l'aménageur de la zone qui était en l'occurrence une Chambre de Commerce.

Si la SNCF n'apporte pas d'aide financière directe à la construction de la 2ème partie de l'embranchement, elle peut par contre fournir pour cette deuxième partie des rails de réemploi donc à des prix très intéressants (elle peut exceptionnellement louer de tels rails).

Elle loue aussi parfois, lorsqu'elle en est propriétaire, le terrain nécessaire à l'emprise de la deuxième partie de l'embranchement à une prix symbolique.

 ! Il semble en conclusion que si ces aides indirectes sont !
 ! souhaitables la situation actuelle n'est pas pleinement satisfai- !
 ! sante. Les disparités de traitement au cas où elles se justifient !
 ! méritent d'être davantage expliquées dans la mesure où elles sont !
 ! sources de difficultés et de conflits avec les aménageurs et les !
 ! entreprises qui se sentent souvent lésés. !

.../...

3) Coût du raccordement et prix des terrains

a) répercussion du coût du raccordement sur le prix des terrains

Nous avons vu que le raccordement des zones industrielles pouvait être réalisé avant sa commercialisation ou seulement lorsqu'un ou plusieurs utilisateurs du fer se présentent.

En fait le raccordement peut être réalisé en partie, par exemple dans un premier temps jusqu'à l'entrée de la zone, la réalisation de la desserte interne de la zone se faisant au coup par coup au fur et à mesure de l'implantation des entreprises.

Attendre un utilisateur du fer pour réaliser un raccordement, position adoptée de plus en plus par les aménageurs présente l'avantage pour ceux-ci de minimiser les coûts au départ. Une telle attitude présente néanmoins des inconvénients :

D'une part le "plan masse" initial peut être compromis par l'implantation d'entreprises sur les emprises réservées initialement pour le raccordement, et d'autre part le coût du futur raccordement au fer ne pourra être répercuté que sur le prix du seul lot raccordé.

En contre partie, dans le cas où le raccordement est réalisé en même temps que le restant des équipements de la zone, l'aménageur a le choix entre deux politiques :

- ou bien répercuter le coût du raccordement sur l'ensemble des lots (embranchables ou non).
- ou bien seulement sur les lots embranchables.

La deuxième solution incitera certainement les industriels non utilisateurs du fer à s'implanter sur les lots non raccordables laissant la possibilité à des clients ultérieurs utilisateurs du fer de trouver des lots raccordables, ce qui n'est pas toujours le cas.

Pourtant la première solution présente aussi des avantages :

Elle permet de répartir le coût élevé d'un raccordement sur l'ensemble des lots. Bien qu'il soit difficile de parler en termes de moyenne (le coût d'un raccordement dépendant de la longueur de

.../....

celui-ci et de la réalisation éventuelle d'ouvrages d'art et la répercussion de ce coût sur le prix des lots étant fonction de la superficie totale de la zone industrielle), le raccordement au fer entraîne un surcoût global de l'ordre de 10 à 15 % exceptionnellement 20 à 25 % par rapport au coût d'acquisition et d'équipement de la zone industrielle, (raccordement non compris.)

Cette solution est favorable au fer. C'est celle que la SNCF souhaiterait voir appliquer partout.

Par ailleurs elle présente aussi pour l'aménageur l'avantage d'éviter une impasse financière dans l'hypothèse où peu de clients se raccordent effectivement.

Enfin les aménageurs qui la retiennent justifient leur comportement par le fait "que les entreprises utilisatrices du fer s'implanteront sur les lots de superficie en règle générale supérieure à la superficie moyenne des lots et où la voirie sera moins dense que celle nécessaire à la desserte des petits lots" ou plus simplement "parce que le raccordement au fer d'une zone fait partie de son équipement au même titre que la voirie et les égouts".

Certains aménageurs retiennent parfois une solution mixte : une partie du coût du raccordement est répercutée sur l'ensemble des lots, l'autre partie sur les seuls lots embranchables.

En conclusion chaque solution comporte des inconvénients qui sont d'autant plus ressentis que la crise actuelle rend la commercialisation des zones industrielles particulièrement difficile.

A cet égard on peut recommander toutes les fois que se sera possible la réalisation de quelques zones raccordées dès le départ judicieusement choisies. Dans ces conditions le coût du raccordement peut être répercuté pour tout ou partie sur l'ensemble des lots.

Dans le cas contraire, on peut s'orienter vers la réalisation de zones raccordables qui permettent la venue ou le raccordement d'entreprises intéressées.

Là encore la Région et le Département pourraient avoir un rôle à jouer pour favoriser une telle évolution.

b) prix de revient et prix de vente des terrains

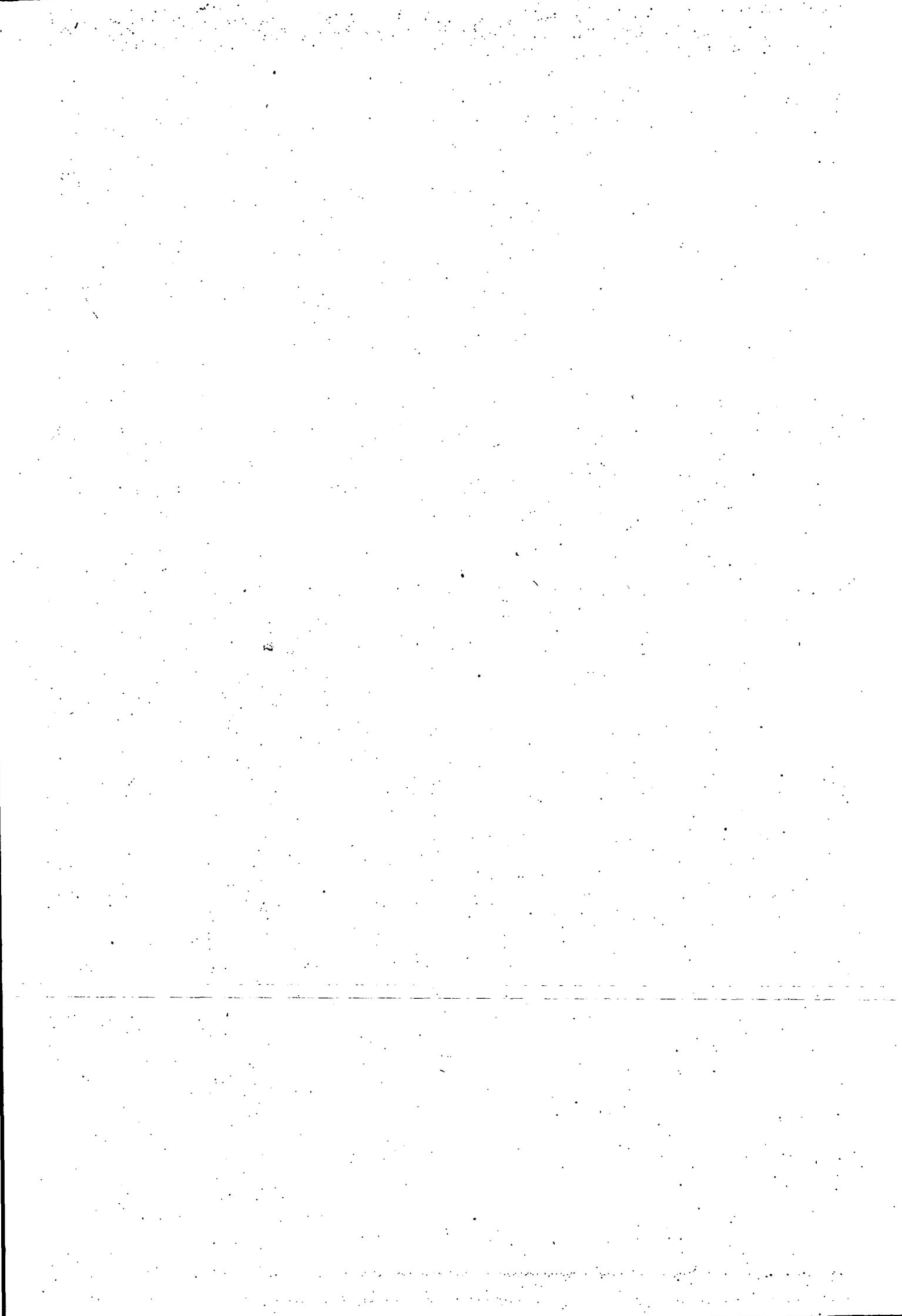
La répercussion intégrale du coût du raccordement au fer sur le prix de vente des terrains ne constitue pas une règle :

Dans la pratique nous avons rencontré de très nombreux cas où seule une partie du coût du raccordement était répercutée, le prix de vente des terrains étant très sensiblement inférieur à leur prix de revient (ex. : prix de vente égal au quart du prix de revient).

.../...

Le "bradage" des terrains (que la zone industrielle soit ou non raccordée au fer au demeurant) s'observe fréquemment lorsque l'aménageur est une commune mais aussi, à moindre degré, lorsqu'il s'agit d'une chambre de commerce ou d'une Société d'Economie Mixte.

Il semble qu'il y ait actuellement une évolution vers une plus grande rigueur financière mais on ne peut s'empêcher de penser que la situation économique présente n'est pas de nature à faire cesser la "surenchère" à laquelle se livrent les collectivités locales à la recherche d'entreprises créatrices d'emplois.



II - L'exploitation des dessertes ferroviaires des zones industrielles

1) Le problème du passage de l'investisseur au gestionnaire

Nous avons vu que bien souvent l'aménageur réalisait lui-même le raccordement au fer de la zone. C'est lui qui passe alors une "convention d'embranchement" avec la SNCF. Les industriels sont raccordés au fer par des installations ferroviaires à partir de la deuxième partie de l'embranchement existant. Il s'agit alors de "sous embranchements". Un accord lie l'aménageur "embranché principal" à chaque entreprise "sous embranchée".

Dans la pratique la plupart des aménageurs notamment lorsqu'il s'agit de collectivités locales estiment qu'il n'est pas de leur rôle d'assurer la gestion de la desserte ferroviaire de la zone qu'ils ont réalisée. C'est pourquoi ils préconisent la constitution d'un Groupement d'Intérêt Economique, d'un Syndicat ou d'une Association d'embranchés qui prenne en charge cette gestion.

Toutefois, il semble que la constitution de ces groupements se heurte souvent à de nombreuses difficultés, l'une d'elles et non des moindres étant de faire accepter par les industriels utilisateurs du fer les différentes dispositions de la convention passée initialement entre l'aménageur et la SNCF.

C'est pourquoi dans la plupart des cas étudiés, l'aménageur se trouve contraint, malgré lui, d'assurer la gestion de la desserte ferroviaire de la zone.

C'est aussi la raison pour laquelle certains aménageurs souhaitent pouvoir créer dès le départ une Association des futurs propriétaires d'embranchements particuliers "même s'il n'y a personne au départ quitte à imposer l'adhésion à une telle association au moment de la vente des terrains".

Nous verrons plus loin qu'il existe, sous certaines conditions, une autre solution à ce problème à savoir le passage au régime de la "voie mère".

2) Gestion financière de la desserte ferroviaire

a) redevance, allocation d'embranchement et taxes perçues

L'article 34 du cahier des charges de la SNCF prévoit que :

- l'embranché verse à la SNCF une redevance annuelle de caractère tarifaire en fonction des dépenses à la charge de la SNCF sur la première partie de l'embranchement.

- la SNCF verse à l'embranché une allocation fixée par le tarif 102 pour les envois expédiés ou reçus sur l'embranchement. Cette allocation incite celui-ci à développer son trafic ferroviaire de façon à amortir plus rapidement les investissements qu'il a réalisés.

.../...

Que se passe-t-il dans la pratique lorsque l'aménageur est "l'embranché principal" et chaque entreprise un "sous embranché"?

Les situations sont en fait très diverses.

En principe l'aménageur paie la redevance annuelle à la SNCF et perçoit des taxes auprès des sous-embranchés. Le montant global de ces taxes est en principe égal à la différence entre les frais d'entretien et de renouvellement des voies auxquels s'ajoute la redevance à la SNCF et l'allocation d'embranchement versée par la SNCF à l'embranché principal.

Les critères de ventilation des charges entre les différents sous embranchés diffèrent selon les cas :

- ou bien les taxes sont proportionnelles au trafic de chaque sous-embranché, les grandes entreprises sont alors évidemment hostiles à un tel système.

ou bien les taxes sont fonction de la longueur de chaque sous-embranchement.

En fait la SNCF verse parfois directement, en accord avec l'embranché principal, l'allocation d'embranchement à chaque sous-embranché.

A l'inverse l'aménageur fait parfois "écran" entre la SNCF et les utilisateurs du fer.

C'est ainsi que certaines entreprises "sous-embranchées" ignorent l'existence même d'une allocation d'embranchement versée à l'aménageur "embranché principal".

On constate ainsi une complexité des situations qui entraîne de nombreuses difficultés pour le bon fonctionnement du système : une simplification de la tarification semble nécessaire. Ne conviendrait-il pas même d'envisager une certaine forfaitisation selon les trafics réalisés ?

b) niveau des taxes

Si nous avons rencontré un cas où les taxes perçues par l'aménageur (en l'occurrence une Chambre de Commerce) comprenaient des éléments plus ou moins contestables (ex. : partie des frais généraux de la C.C.I., frais de gardiennage de passage à niveau exorbitants), dans la plupart des cas au contraire les taxes perçues ne couvrent pas l'ensemble des frais d'entretien et moins encore ceux de renouvellement des voies.

.../...

Ceci relève parfois d'une volonté délibérée de la part de l'aménageur (c'est souvent le cas pour une collectivité locale) d'aider les industriels à développer leur activité et leur trafic par fer.

Mais dans d'autres cas l'imprévoyance ou la négligence de l'aménageur est en cause ("Nous étions trop occupés pour nous intéresser à chaque cas particulier" "on verse une redevance annuelle à la SNCF mais on ne va pas créer une taxe pour ça "les frais d'entretien sont négligeables").

Or pour s'en tenir aux frais d'entretien, s'il est vrai que ceux-ci sont généralement faibles les premières années, ils deviennent rapidement croissants. Certains aménageurs ne réalisent pas non plus les entretiens normaux en temps voulu. Les entretiens différés sont alors beaucoup plus coûteux.

Dans ces conditions les aménageurs se retournent vers ces industriels en leur faisant payer une taxe nouvelle ou en augmentant brusquement le montant de cette dernière si elle existait déjà.

Ceci ne va pas sans mal : certains industriels refusent de verser une telle taxe, quelques uns transfèrent une partie de leur trafic sur route, voire abandonnent totalement le rail.

C'est aussi la raison pour laquelle nous avons rencontré des situations assez anormales : ainsi à l'intérieur d'une même zone certains industriels paient une taxe pour leur embranchement, d'autres qui boudent le fer n'en paient pas alors que l'aménageur est censé appliquer le principe "tout embranché doit payer" ou bien encore l'aménageur versera à certaines entreprises une part de l'allocation d'embranchement, à d'autres pas.

Il faut reconnaître que les aménageurs ne sont pas seuls responsables de l'ensemble des difficultés qu'ils rencontrent.

Les entreprises au moment de leur implantation sur un lot embranché sont rarement informées des coûts prévisibles ; ni l'aménageur, ni la SNCF, semble-t-il, mettent suffisamment en garde les entreprises en la matière. Le manque d'information a priori des entreprises est flagrant et des efforts devraient être faits dans ce sens.

Plus fondamentalement se trouve à nouveau posée la question de l'évolution économique de ces dernières années et des conséquences de cette évolution sur les trafics des entreprises.

.../...

Les taxes à la tonne perçues par les aménageurs sont fonction du niveau de trafic. Une taxation élevée constitue un frein au développement du trafic, ce qui conduit à une nouvelle augmentation de la taxe par tonne reçue ou expédiée.

Seul un redémarrage de l'économie, le relèvement du volume du trafic aurait pour effet de faire baisser le niveau des taxes et donc d'encourager les usagers à accroître leur trafic par fer.

Avant de terminer ce chapitre par la question du passage au régime de la voie mère, voyons brièvement comme se présentent les problèmes de desserte interne d'une zone.

3) Desserte interne de la zone

En ce qui concerne la desserte interne de la zone, la SNCF n'assure en principe que la livraison et la reprise des wagons sur le début de la deuxième partie de l'embranchement, la desserte interne de la zone incombant à l'aménageur.

Toutefois la SNCF assure parfois cette desserte avec son personnel et son matériel moyennant une retribution généralement calculée sur la base des coûts réels entraînés.

La SNCF soucieuse de ses intérêts commerciaux pratique une politique consistant à adapter au mieux ses services en fonction des besoins des usagers. Toutefois les conditions de desserte ne sont pas toujours satisfaisantes en fréquence et en heure (ex. : marché de gros de fruits et légumes).

De fait la SNCF n'accepte pas toujours, lorsque l'aménageur lui demande, d'assurer cette desserte : d'une part les machines de manoeuvre de la SNCF sont des engins dont le coût horaire d'utilisation est élevé, d'autre part il faut parfois faire venir ces machines d'assez loin pour desservir la zone.

Ainsi l'achat d'un petit locotracteur par l'aménageur ou le groupement d'embranchés même s'il représente un investissement initial important permet généralement d'obtenir des coûts de manoeuvre beaucoup plus faibles que ceux de la SNCF.

Par ailleurs des problèmes se posent au niveau de la sécurité : les règles de sécurité très strictes en vigueur à la SNCF ne sont pas toujours respectées sur les installations ferroviaires de deuxième partie.

Des difficultés surviennent parfois entre l'aménageur d'une zone et la SNCF en ce qui concerne la mise en place de certains dispositifs de sécurité (ex. : feux de signalisation à la traversée d'une route) pourtant prévus dans le Code de la Route.

L'aménageur accepte difficilement par ailleurs d'être tenu pour "responsable" en cas d'accident survenu sur la deuxième partie de l'embranchement.

.../...

4) Le passage du régime de "l'embranché principal" au régime de "la voie mère"

a) consistance du régime de la "voie mère"

En quoi consiste le régime de la voie mère ?

Quand les voies de desserte et le faisceau d'échange de la zone industrielle appartiennent à la SNCF ainsi que leur emprise, chaque industriel est un embranché particulier dont l'embranchement indépendant comprend une première partie sur terrain SNCF et une seconde partie sur le terrain de l'industriel.

La SNCF n'assure pas le financement de la construction de la voie mère.

Dans le cas qui nous intéresse, celui-ci est assuré par l'aménageur qui remet les voies et terrains d'emprise compris gratuitement à la SNCF.

Celle-ci effectue alors à ses frais l'entretien et le renouvellement de ladite voie ainsi que sa desserte.

La SNCF assure l'exploitation et la conduite des wagons sur la voie mère incorporée à son réseau. Elle livre et reprend les wagons sur chaque embranchement particulier aux emplacements prévus par chacun d'eux.

Elle perçoit en même temps que les frais de transport normaux une taxe "voie mère" qui couvre les frais d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de la voie mère.

b) critères de choix de ce régime

Pour l'aménageur le régime de la "voie mère" est le plus simple puisqu'il permet dès que la voie ferrée est réalisée d'être libéré de tous les problèmes relatifs à la construction de l'organisme juridique qui devra se substituer à lui et à la gestion de l'embranchement.

La SNCF y est favorable car elle peut entretenir et étendre plus facilement des relations commerciales avec les industriels embranchés que dans le régime "embranché principal" où il y a entre eux un intermédiaire.

Mais elle ne l'accepte que dans la mesure où le niveau de trafic ferroviaire de la zone lui permet de recouvrer les frais qu'elle assume sous ce régime (entretien, renouvellement, desserte de la voie mère). Sinon le niveau des taxes que la SNCF devrait alors percevoir serait prohibitif et conduirait à un abandon du fer.

.../...

Il faut enfin noter que la SNCF n'accepte ce régime que si les installations qui lui sont remises répondent aux normes de sécurité de la SNCF ce qui n'est pas toujours le cas comme nous l'avons vu.

c) les problèmes rencontrés

La SNCF consent rarement d'emblée le régime de la voie mère. C'est donc généralement sous le régime de "l'embranché principal" que le raccordement au fer d'une zone industrielle est réalisé.

Comme nous venons de la dire, l'ensemble des aménageurs à quelques exceptions près, cherchent rapidement à obtenir de la SNCF le passage au régime de la voie mère.

Les propos amères tenus par la plupart des aménageurs s'ils révèlent parfois des incompréhensions réelles vis à vis des impératifs commerciaux que la SNCF est tenue de respecter ("on a financé la voie, on estime normal que la SNCF la reprenne aujourd'hui même si le trafic est encore faible"), font aussi ressortir parfois des ambiguïtés réelles, quant aux conditions de passage au régime de la voie mère ("la ville à l'impression de s'être fait avoir" "la SNCF nous avait fait des promesses verbales" "il existait pourtant une correspondance entre nous et la SNCF").

A chaque fois que de telles réflexions nous ont été faites, il s'est avéré qu'il n'existait pas de convention signée entre l'aménageur et la SNCF précisant les conditions de reprise des installations ferroviaires par la SNCF.

Notons d'ailleurs que jusqu'à une période récente, chaque région SNCF avait la possibilité de passer sa propre "convention".

Une circulaire récente donne un modèle de convention mis au point avec la Société Centrale d'Équipement du Territoire (SCET) précisant les conditions du passage au régime de la voie mère, qui viendra s'ajouter à la "convention d'embranchement".

Toutefois les effets de cette circulaire semblent ne pas devoir être immédiats. Au demeurant certains responsables régionaux de la SNCF émettent des doutes sur les vertus d'une telle circulaire ("vous enfoncez des portes ouvertes" "on se méfie de votre circulaire" "ce qui est valable aujourd'hui ne le sera pas forcément demain").

Il nous paraît cependant qu'une telle clarification est absolument nécessaire :

L'aménageur doit pouvoir savoir précisément à partir de quel seuil de trafic la SNCF pourra reprendre les installations qu'il a réalisées sous le régime de la voie mère.

A charge pour lui bien sûr de réaliser les études de marché nécessaires, études qui étaient quelque peu négligées dans une période d'optimisme encore récente.

.../...

CONCLUSION

Au départ de cette étude nous nous posions la question de savoir si les possibilités de transport ferroviaire étaient toujours bien prises en compte lors des décisions en matière de zones industrielles, si la SNCF était bien associée aux choix la concernant.

Ces questions étaient d'autant plus légitimes que nous avons observé à l'occasion d'études précédentes qu'un certain nombre d'entreprises utilisatrices du fer avaient été amenées à s'implanter, à la suite d'un développement de leurs activités, dans des zones industrielles non raccordées au fer et avaient abandonné ce dernier au profit de la route.

L'étude des processus de décision, les entretiens réalisés avec les responsables de la SNCF à différents niveaux montrent en fait qu'il est possible de répondre dans une assez large mesure par l'affirmative aux questions posées.

Si nombre de zones industrielles ne sont pas raccordées au fer, il faut en chercher les raisons ailleurs.

Il apparaît en effet que pour les industriels, et les aménageurs bien entendu, le critère "transport" n'est qu'un critère parmi d'autres sûrement pas le plus important, et qu'à l'intérieur du critère "transport" lui même, la place de la route est généralement "prééminente".

Bien sûr de telles affirmations doivent être pondérées : en fonction du type de zones (le fer pouvant devenir indispensable si la zone est à vocation "lourde"), en fonction de particularités économiques locales aussi.

Mais elles expliquent pourquoi les aménageurs adoptent de plus en plus une attitude commune vis à vis du raccordement au fer : Prévoir quand cela est possible le raccordement de la zone, c'est-à-dire réserver les emprises nécessaires mais ne procéder à un tel raccordement que lorsqu'un utilisateur se présente.

Par ailleurs, l'étude de cas concrets a permis de révéler certaines difficultés ou insuffisances.

Toutefois les insuffisances que nous avons noté correspondent dans nombre de cas à des zones dont la réalisation est déjà ancienne.

Ainsi dans le passé, la SNCF n'était pas toujours associée ou consultée sur les projets de P.O.S. Ceci ne semble plus être le cas aujourd'hui.

Par ailleurs, l'absence d'une véritable fonction commerciale à cette époque à la SNCF a pu expliquer certaines faiblesses (connaissance trop tardive de projets de zones industrielles).

Malgré toute force est de constater qu'aujourd'hui encore des insuffisances plus ou moins graves subsistent, dues pour l'essentiel à un manque d'information, de concertation, de coopération entre SNCF et certains aménageurs.

Les Directions Départementales de l'Équipement dont le rôle actuel paraît souvent très modeste vis à vis du problème du raccordement au fer des zones industrielles pourraient à cet égard prendre davantage d'initiatives favorisant un rapprochement entre SNCF et aménageurs.

Pour ce qui est des problèmes de financement et d'exploitation de la desserte ferroviaire des zones industrielles, l'étude réalisée montre combien ceux-ci sont intimement liés à l'existence même d'une crise économique profonde et combien il faut se garder de fausses solutions.

Prenons quelques exemples :

- les prêts de 5 ans de la CDC consentis aux aménageurs de zones industrielles font parfois l'objet de critiques : ceux-ci seraient trop courts et la nécessité d'une commercialisation rapide de la zone amènerait les aménageurs à "brader" des terrains, à accepter l'implantation sur des lots raccordables d'entreprises non utilisatrices du fer.

Il s'avère en fait que les difficultés financières des aménageurs s'expliquent surtout par l'excédent de zones industrielles et la faiblesse de la demande dans la période actuelle et qu'un allongement de la durée des prêts ne réglerait rien.

Autre exemple : les taxes perçues par les aménageurs auprès des entreprises raccordées au fer pour l'exploitation de la desserte ferroviaire de la zone paraissent parfois prohibitives. En fait ces taxes sont fonction du niveau du trafic. Une taxation élevée constitue un frein au développement du trafic, ce qui conduit à une nouvelle augmentation de la taxe par tonne reçue ou expédiée.

Seul un redémarrage de l'économie, le relèvement du volume du trafic aurait pour effet de faire baisser le niveau des taxes et donc d'encourager les usagers à accroître leur trafic par fer.

Dernier exemple : les aménageurs qui ont financé le raccordement d'une zone au fer critiquent la SNCF qui refuse souvent de reprendre cette installation sous le régime de la voie mère ; il n'est pourtant pas concevable notamment pour des raisons commerciales d'obliger la SNCF à reprendre ces voies si le trafic est beaucoup plus faible que celui escompté par l'aménageur dans une période où la conjoncture était plus favorable.

.../...

Cette donnée fondamentale étant rappelée, l'examen des problèmes de financement et d'exploitation des dessertes ferroviaires des zones industrielles suscite les principales remarques suivantes :

- au niveau du financement, il convient davantage de freiner la réalisation de nouvelles zones industrielles plutôt que de prévoir de nouvelles sources de financement. Toutefois en ce qui concerne le raccordement au fer, une aide pourrait être consentie à l'aménageur si elle est justifiée dans le cadre de la politique de recherche des économies d'énergie, les aides actuelles dont peuvent bénéficier les aménageurs étant toutes consenties au titre de la politique d'Aménagement du Territoire.

En ce qui concerne les problèmes d'exploitation, la situation économique actuelle pose avec une acuité toute particulière la question de l'information :

-information des entreprises sur les coûts et les conditions d'exploitation en fonction de différents seuils prévisibles de trafic.

- information des aménageurs notamment sur les conditions exactes de reprise des voies par la SNCF.

Beaucoup de progrès restent, semble-t-il, à faire dans ce domaine.

