

N° 61

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1989.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1990, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Charles-Edmond LENGLET,
en remplacement de M. Georges BERCHET, empêché.

Sénateurs.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucournet, Philippe François, vice-présidents ; Serge Mathieu, René Trégouët, Francisque Collomb, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Maurice Arreckx, Jean Arthuis, Henri Bangou, Bernard Barbier, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, André Bohl, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Boyer-Andrivet, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Jean Faure, Roland Grimaldi, Georges Gruillot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Guy de la Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, François Mathieu, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Robert Pagès Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Claude Prouvoeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Michel Rigou, Jean-Jacques Robert, Jean Roger, Josselin de Rohan, Roger Roudier, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 895 et annexes, 920 (annexe n° 18), 925 (tome VI) et T.A. 181.
Sénat : 58 et 59 (annexe n° 15) (1989-1990).

Lois de finances. - Transports terrestres.

SOMMAIRE

	Pages
	-
INTRODUCTION : LES CREDITS BUDGETAIRES DES TRANSPORTS TERRESTRES EN 1990	6
I. LA SITUATION DE LA SNCF A L'ACHEVEMENT DU CONTRAT DE PLAN ETAT-ENTREPRISE	8
A. L'EVOLUTION FAVORABLE DES TRAFICS	8
1. La croissance régulière du trafic de passagers	8
2. La reprise du trafic de marchandises	9
B. L'AMELIORATION DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA SNCF	10
1. L'objectif d'équilibre pour 1989	10
<i>a) Le bilan du contrat de plan 1985-1989</i>	10
<i>b) Les résultats financiers attendus</i>	11
2. Le déficit cumulé de l'entreprise	12
3. L'état des négociations du futur contrat de plan	13

	Pages
C. LES INVESTISSEMENTS LOURDS DE L'ENTREPRISE	14
1. Le programme d'électrification	14
2. Le réseau banlieue	15
<i>a) le mode de financement</i>	<i>15</i>
<i>b) Les opérations concernées</i>	<i>16</i>
3. Le réseau à grande vitesse	16
<i>a) Le T.G.V. Sud-Est : des prolongements envisagés</i>	<i>16</i>
<i>b) Le T.G.V. Atlantique : une première mise en service</i>	<i>17</i>
<i>c) Le T.G.V. Nord : un tracé définitif</i>	<i>17</i>
<i>d) Le T.G.V. Est : des études en cours</i>	<i>20</i>
<i>e) L'interconnexion des lignes à grande vitesse</i>	<i>21</i>
D. LA PARTICIPATION DES COLLECTIVITES LOCALES AU 23	
TRANSPORT FERROVIAIRE REGIONAL	23
E. LES CONCOURS DE L'ETAT A LA SNCF	23
1. La "contribution de l'Etat" à l'entreprise	24
2. La dotation aux charges de retraite	25
3. La compensation pour tarifs sociaux	26

	Pages
II. LA RATP : A LA RECHERCHE DE NOUVELLES RELATIONS ETAT-ENTREPRISE	27
A. UN CONTRAT DE PLAN A L'ETUDE	27
1. L'offre de service	28
2. La qualité de service	28
B. DES RESULTATS CONTRASTES EN 1988 ET 1989	29
1. Des résultats de trafic décevants	29
2. La situation financière de l'entreprise	30
<i>a) les résultats financiers</i>	<i>30</i>
<i>b) les contraintes de productivité imposées à l'entreprise</i>	<i>31</i>
<i>c) La politique tarifaire de la R.A.T.P.</i>	<i>32</i>
3. L'amélioration des conditions de transport à la R.A.T.P.	33
<i>a) La sécurité du transport</i>	<i>33</i>
<i>b) Le fonctionnement du réseau</i>	<i>34</i>
C. LES INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P.	34
<i>a) Les opérations retenues</i>	<i>35</i>
<i>b) Les fonds engagés</i>	<i>37</i>
D. LA CONTRIBUTION FINANCIERE DE L'ETAT	38

	Pages
III. LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE	41
1. Les transports urbains	41
<i>a) Les métro et tramways de province</i>	<i>41</i>
<i>b) L'incitation à la productivité des transports urbains</i>	<i>42</i>
<i>c) La politique de recherche en matière de transports collectifs urbains</i>	<i>42</i>
2. Les transports collectifs régionaux et départementaux	42
3. Des dotations qui restent trop limitées	43
IV. LE TRANSPORT ROUTIER	45
1. L'évolution du trafic routier de marchandises en 1988	45
2. La préparation des échéances européennes	46
<i>a) La déductibilité de la TVA sur le gazole</i>	<i>46</i>
<i>b) La suppression de la tarification routière obligatoire</i>	<i>47</i>
<i>c) Le remplacement des licences de transport</i>	<i>47</i>
CONCLUSION	49

INTRODUCTION

Les crédits du budget des transports terrestres tels qu'ils résultent de la loi de finances pour 1990 (hors voies navigables) s'analysent ainsi (1):

(En millions de francs)

Actions	1989	1990	Pourcentage
1. Desserte de la Corse et actions de promotion dans les transports	827,63	845,32	+ 2,1
2. Transports collectifs urbains	5 440,47	5 419,37	- 0,4
3. Transports interurbains	1 541,4	1 707,95	+ 10,8
4. Contribution de l'Etat aux charges de retraites et à l'assainissement financier de la S.N.C.F.	13 384,04	13 911,41	+ 3,9
5. Contribution provisoire de l'Etat à la S.N.C.F. au titre du contrat de plan	17 792,10	17 090,30	- 3,9
6. Modernisation d'infrastructures de la S.N.C.F.	»	304,14	n.s.
Totaux : (D.O. + C.P.) . . .	38 985,64	39 278,49	+ 0,8
(A.P.)	747,60	977,17	+ 30,7

La part consacrée à la SNCF en constitue donc la fraction essentielle - plus de 32 milliards de francs - sur un ensemble de 39 milliards, en très faible progression par rapport à l'année précédente (0,8 % seulement), alors que, dans le même temps, le budget de l'Etat augmente de 5,34 %.

Les transports terrestres ne bénéficient certes pas, cette année, d'un traitement très privilégié, alors même que la

(1) hors collectif budgétaire de 1989

proximité des échéances communautaires met l'accent, avec acuité, sur l'importance que recouvre l'existence d'un réseau développé pour assurer la place de notre pays dans l'ensemble européen.

Cette faible progression des dotations budgétaires recouvre en fait des évolutions variées. Les crédits relatifs à la contribution de l'Etat à la S.N.C.F. au titre du contrat de plan régressent de 3,9 %, de même que ceux destinés aux transports collectifs urbains, qui diminuent de 0,4 %. En revanche, les crédits consacrés à la desserte de la Corse et à la promotion dans le domaine des transports progressent de 2,1 % et ceux afférents à la contribution de l'Etat aux charges de retraite ainsi qu'à l'assainissement financier de la S.N.C.F. s'accroissent de 3,9 %.

Laissant à la Commission des Finances le soin d'examiner plus avant les dispositions strictement financières du projet de budget pour 1990, votre rapporteur vous propose d'étudier la situation actuelle des transports terrestres français dans ses composantes essentielles.

I. LA SITUATION DE LA S.N.C.F. A L'ACHEVEMENT DU CONTRAT DE PLAN ETAT-ENTREPRISE

A. L'EVOLUTION FAVORABLE DES TRAFICS

1. La croissance régulière du trafic de passagers

Le tableau suivant récapitule les résultats annuels du trafic voyageurs pour les années 1985-1988 (en milliards de voyageurs-kilomètres) ainsi que les prévisions pour 1989 et 1990 :

	1985	1986	1987	1988	Prévisions de trafic	
					1989	1990
Réseau principal :						
- rapides et express	47,51	45,08	45,14	47,80	48,8	49,8
- services régionaux	6,09	6,17	6,18	6,58	6,7	6,8
Total réseau principal	53,60	51,25	51,32	54,38	55,5	56,6
Banlieue parisienne	8,47	8,61	8,65	8,91	9,1	9,3
Ensemble du trafic	62,07	59,86	59,97	63,29	64,6	65,9

Il en ressort que le trafic voyageurs a progressé de 5,5 % entre 1987 et 1988, plus nettement encore sur le réseau principal (+ 6 %) et régional (+ 6,6 %), que sur les lignes de banlieue parisienne (+ 2,9 %). Ces chiffres permettent d'annuler les effets négatifs des mouvements sociaux observés en 1986 et 1987 et qui avaient gravement affecté les résultats de l'entreprise.

Les résultats des premiers mois de 1989 confirment et amplifient la tendance à la remontée des trafics observée en 1988 et permettent d'envisager un niveau au moins égal à celui constaté l'année précédente.

2. La reprise du trafic de marchandises

Le trafic de marchandises a cru de 1,9 % en 1988 par rapport à l'année précédente, marquant ainsi un renversement de tendance d'avec la période antérieure. Ce mouvement paraît s'être prolongé au cours de 1989 puisque les estimations, en année pleine, tablent sur un trafic total de près de 52 milliards de tonnes kilomètres, traduisant à nouveau une hausse de 2,4 % par rapport à 1988.

	1987	1988	1988/1987 (en pourcentage)	Premier semestre			Prévisions 1990
				1988	1989	1989/1990 (en pourcentage)	
Trafic de marchandises :							
Trafic wagons	49,79	50,67	1,8	25,59	26,97	5,4	50,9
Autres trafics (1)	1,54	1,62	5,2	0,80	0,87	8,0	1,6
Total	51,33	52,29	1,9	26,39	27,84	5,5	52,5

(1) Expéditions et affrètements routiers.

Il faut cependant préciser que ces gains de trafic résultent non pas d'une progression du fer ou d'un recul de la part du trafic routier de marchandises mais d'une augmentation globale des volumes transportés dont ont bénéficié tous les modes de transport et, en particulier, le transport ferroviaire.

B. L'AMELIORATION DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F.

1. L'objectif d'équilibre pour 1989

a) Le bilan du contrat de plan 1985-1989

● Les objectifs

Signé en avril 1985, après deux ans de négociation, le contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. pour la période 1985-1989 fixait un objectif central de retour à l'équilibre de l'établissement public en 1989 et supposait un certain nombre de moyens impliquant les deux parties :

- Pour la S.N.C.F., la nécessité d'une productivité importante (2 % par an), et d'une politique commerciale dynamique dans le secteur voyageurs (+ 1,5 % par an pour le trafic) et marchandises (environ 1 % par an en tonnage).

- Pour l'Etat, le maintien de ses concours au niveau de 35 milliards de francs en moyenne, y compris les concours pour la banlieue parisienne, et la garantie d'un montant suffisant d'investissement (45,6 milliards de francs 1985 pour la durée de plan, banlieue parisienne comprise).

Ces objectifs quantitatifs avaient été fixés en fonction des données économiques prévisibles en 1985.

● Les résultats enregistrés

Au vu des résultats globaux du contrat de plan, on constate que la dégradation continue du trafic marchandises a été stoppée en 1988, la S.N.C.F. bénéficiant d'une conjoncture économique

favorable malgré une vive concurrence. Toutefois, le produit moyen par tonne-kilomètre s'est dégradé de 3,5 % en francs courants par rapport à 1987 : il s'est élevé à moins de 26 centimes en 1988.

Pour l'activité voyageurs, on note une certaine progression du trafic global sur l'ensemble des lignes "Rapides et Express", tandis que le T.G.V. poursuit son développement, en assurant désormais 10,4 % du trafic.

En matière d'effectifs, l'effectif moyen annuel se situe, en 1988, à 213 214 agents, soit depuis 1985, une réduction de près de 29 000 agents. Aucun objectif quantitatif n'avait cependant été inscrit explicitement dans le texte du contrat de plan. Confrontée à une situation de baisse sensible du trafic marchandises en 1986 et 1987, l'entreprise a dû accentuer ses efforts de productivité, en accélérant la baisse des effectifs.

Pour l'ensemble des charges d'exploitation, on constate que sur les trois derniers exercices (1986-1988), leur progression a été limitée à 2 %, ce qui représente des efforts de gestion rigoureux.

Il faut par ailleurs noter que si la baisse du dollar a induit des effets défavorables sur le plan de la concurrence, elle a eu, en revanche, quelques incidences positives, telles la diminution des charges liées à la dette extérieure en dollars de l'entreprise et la réduction de sa facture d'énergie.

Il faut enfin souligner qu'indépendamment des efforts de productivité propres de l'entreprise, les résultats favorables du trafic du T.G.V. Sud-Est et la croissance économique très soutenue au cours des trois dernières années, ainsi que certaines cessions d'actifs mobiliers et immobiliers, ont apporté une contribution significative au redressement financier.

b) Les résultats financiers attendus

A quelques semaines de l'échéance du contrat, l'objectif central de retour à l'équilibre des comptes apparaît possible, puisque le résultat prévisionnel 1989 n'est que légèrement négatif (- 154 millions de francs).

Cependant, si l'objectif pourrait être atteint, l'évolution de l'endettement reste une question préoccupante : la stabilisation souhaitée durant la période 1985-1989 n'a pu être réalisée. Cette question est prédominante et reste l'un des thèmes importants des

débats actuels pour l'élaboration du prochain contrat de plan 1990-1994. La S.N.C.F. doit encore assumer un endettement d'environ 100 milliards de francs, particulièrement préoccupant au vu du programme lourd d'investissement qu'elle doit mener à bien.

La situation de l'endettement de l'entreprise est retracée dans le tableau suivant :

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT DE LA S.N.C.F. AVANT SWAPS

(Estimations pour 1989)

(En millions de francs)

	Endettement intérieur (1)	Endettement extérieur (2)	Total 1 + 2 (3)	Engagements Eurofina (4)	Financements spéciaux (5)	Total général (6) = 3 + 4 + 5	Dont devises (7) = 2 + 4	EUROFRF compris en (7)	Devises hors EUROFRF (8)
1984	37 200	28 900	66 100	8 200	•	74 300	37 100	1 200	35 900
1985	41 000	26 900	67 900	8 500	•	76 400	35 400	1 300	34 100
1986	44 000	25 300	69 300	9 400	•	78 700	34 700	1 800	32 900
1987	50 000	23 300	73 300	10 600	•	83 900	33 900	2 100	31 800
1988	56 800	24 200	81 000	11 400	•	92 400	35 600	3 800	31 800
1989 (1)	59 600	25 500	85 100	12 400	1 300	98 800	37 900	6 300	31 600

Colonne 2 : y compris eurofrancs français.

Colonne 4 : opérations de location-vente de matériel roulant réalisées auprès de la société Eurofina.

Colonne 5 : opérations de crédit-bail sur matériel roulant.

(1) Estimations d'après tableau F.D.E.S. et cours budgétaires.

2. Le déficit cumulé de l'entreprise

Outre le poids de l'endettement, l'entreprise devra également assumer la charge d'un déficit cumulé important, ainsi qu'il ressort du tableau suivant, retraçant les résultats du compte d'exploitation depuis 1972 :

(En millions de francs)

Années	Résultats comptables		Dotation nette à la provision pour risque de change	Résultats hors dotation nette à la provision pour risque de change	
	Annuels	Cumulés		Annuels	Cumulés
1972	- 94,84	»	»	- 94,84	»
1973	- 285,31	- 380,15	»	- 285,31	- 380,15
1974	- 79,57	- 459,72	»	- 79,57	- 459,72
1975	- 1 183	- 1 642,72	»	- 1 183	- 1 642,72
1976	- 1 115,85	- 2 758,57	»	- 1 115,85	- 2 758,57
1977	- 952,62	- 3 711,19	»	- 952,62	- 3 711,19
1978	- 1 118,96	- 4 830,15	»	- 1 118,96	- 4 830,15
1979	+ 108,08	- 4 722,07	»	+ 108,08	- 4 722,07
1980	- 673,95	- 5 396,02	»	- 673,95	- 5 396,02
1981	- 2 019,71	- 7 415,73	»	- 2 019,71	- 7 415,73
1982	- 6 157,87	- 13 573,60	- 845,91 (1)	- 5 311,96	- 12 727,69
1983	- 8 380,56	- 21 954,16	- 777,24	- 7 603,32	- 20 331,01
1984	- 6 148,69	- 28 102,85	- 1 612,82	- 4 535,87	- 24 866,88
1985	- 4 485,82	- 32 588,67	- 116,46	- 4 369,36	- 29 236,24
1986	- 3 875,54	- 36 464,21	- 175,94	- 4 051,48	- 33 287,72
1987	- 993,23	- 37 457,44	- 992,68	- 1 985,91	- 35 273,63
1988 (2)	- 562,75	- 38 020,19	- 123,71	- 439,04	- 35 712,67
1989 (2) Budget	- 396	- 38 416,19	- 210	- 186	- 35 898,67
Fin mars	- 698	- 38 718,19	- 408	- 290	- 36 002,67
Fin juin	- 379	- 38 399,19	- 225	- 154	- 35 866,67

(1) Dont 475,86 au titre de l'exercice 1982 et 370,05 au titre des exercices antérieurs.

(2) Après prise en compte, en immobilisations, des dépenses relatives à certaines grosses réparations de l'infrastructure

3. L'état des négociations du futur contrat de plan

Les négociations Etat-S.N.C.F. pour le futur contrat de plan 1990-1994 sont en cours. Les réflexions actuelles concernent notamment :

- La consolidation du redressement financier entrepris depuis 1985 (politique financière et gestion de la dette).

- Le développement du chemin de fer, notamment dans la perspective européenne.

● **La modernisation de l'appareil de production :**

- En matière de stratégie fret, la S.N.C.F. devra prendre des orientations nouvelles et se tourner vers des créneaux plus porteurs (accroissement de services complets et du transport combiné par exemple).

- En matière de stratégie commerciale voyageurs, la modernisation de l'appareil de distribution commerciale voyageurs et le développement des lignes à grande vitesse permettront d'accroître l'offre ferroviaire.

● **La modernisation des relations sociales et notamment de la gestion des ressources humaines.**

C. LES INVESTISSEMENTS LOURDS DE LA S.N.C.F.

1. Le programme d'électrification

Les investissements de la S.N.C.F. comportent un volet "électrifications", dans le cadre des plans ferroviaires breton et du Massif central.

Conformément aux dispositions du IXe Plan et à l'article 27 du contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F., les électrifications visant le désenclavement de la Bretagne et du Massif central se poursuivent, le concours de l'Etat pour ces opérations ayant été fixé au tiers des sommes engagées.

● Les travaux du plan ferroviaire breton comprennent la modernisation de la voie des lignes radiales au départ de Rennes vers Brest et vers Quimper, travaux achevés en 1987 ; pour sa part, l'électrification proprement dite est mise en service par étapes, conformément au calendrier prévisionnel : la branche Nord a été achevée en septembre 1989 pour l'arrivée du T.G.V. Atlantique à Brest, tandis que les travaux se poursuivent

actuellement sur la branche Sud. Les travaux de mise en câble et de block automatique entre Rennes et Auray sont engagés ainsi que les fusions de postes d'aiguillage à Redon, Vannes et Auray ; la mise sous tension de Rennes - Quimper est prévue pour 1992.

● **L'électrification de la ligne (Paris) Moret - Clermont-Ferrand**

Les travaux de cette électrification ont été menés en trois étapes : Moret-Nevers d'une part, section mise sous tension en mars 1988 ; Nevers-Saint Germain des Fossés, d'autre part, les travaux ayant pu être menés plus rapidement que prévu sur cette section, la mise sous tension a ainsi pu être réalisée dès mai 1989 ; Saint Germain des Fossés-Clermont-Ferrand, enfin, cette section bénéficiant de l'avance prise sur la deuxième étape, les travaux sont en cours et la mise sous tension peut être envisagée en mars 1990 avec un an d'avance sur le calendrier initial.

2. Le réseau banlieue

a) Le mode de financement

L'Etat et la région Ile-de-France se sont engagés dans le cadre du contrat de plan portant sur la période 1989-1993 et signé le 31 mai dernier, sur la liste d'opérations correspondant à un programme de travaux de 7 milliards de francs co-financé selon les clefs suivantes :

- pour les opérations engagées au précédent contrat, les clefs de financements antérieures sont maintenues, (à l'exception des sites propres) sur la base de 25 % pour l'Etat et 75 % pour la région ;

- pour les liaisons ferrées hors région des transports parisiens, les financements prévus au présent contrat sont pris en charge par la région ;

- pour les opérations nouvelles, la clef de financement est la suivante :

- . 40 % de subvention de l'Etat,
- . 40 % de subvention de la région,
- . 20 % de prêt bonifié de la région.

b) Les opérations concernées

Le programme de 7 milliards arrêté (1) porte essentiellement sur la ligne D du RER, l'instauration d'un système d'aide à la conduite SACEM sur la ligne C et la réalisation d'une nouvelle infrastructure Est-Ouest.

Cette enveloppe inclut un important programme de sécurité décidé à la suite des accidents survenus sur le réseau banlieue en 1988 et qui devrait s'élever à environ 2 milliards de francs.

3. Le réseau à grande vitesse

a) Le T.G.V. Sud-Est : des prolongements envisagés

Après le succès rencontré par l'ouverture du T.G.V. Sud-Est, dont le trafic a continué d'augmenter en 1988 (18,1 millions de voyageurs contre 17 millions l'année précédente), diverses améliorations ont été apportées ou sont envisagées sur ce réseau.

Ainsi, la ligne électrifiée Albertville-Bourg-Saint-Maurice a été mise en service en décembre 1988, tandis que la déclaration d'utilité publique du prolongement du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence devrait intervenir à la fin de l'année 1989 pour une mise en service prévue en trois étapes :

- une première section permettra, début 1992, des liaisons entre l'aéroport de Satolas et les sites des jeux olympiques d'hiver en Tarentaise,

- l'ensemble de la section nord, jusqu'à la ligne desservant les Alpes et Grenoble sera en service en 1993,

- le reste du projet, jusqu'à proximité de Valence, sera ouvert à la circulation en 1994.

(1) Concernant la R.A.T.P. et la S.N.C.F.-banlieue.

Enfin, le 31 janvier 1989, le ministre des transports a annoncé la mise à l'étude des prolongements du T.G.V. Sud-Est vers Marseille, l'Italie et l'Espagne, pour la réalisation d'un "T.G.V.-Méditerranée" dont on peut espérer qu'il desservira, dans de bonnes conditions, la ville de Marseille.

b) Le T.G.V. Atlantique : une première mise en service

La réalisation de la ligne à grande vitesse Atlantique comprend deux branches reliant pour la branche Ouest, Paris au Mans, et pour la branche Sud-Ouest, Paris à Tours.

- Les travaux de la branche Ouest sont maintenant terminés, la mise sous tension est intervenue en avril 1989 et la mise en service commercial faite en septembre dernier.

- Sur la branche Sud-Ouest, les travaux d'infrastructures sont achevés, les travaux d'équipements ferroviaires se poursuivent à un rythme soutenu qui permet d'envisager une mise en service par étapes, dès le service d'été 1990, la mise sous tension étant prévue pour décembre 1989.

La construction des 280 kilomètres de lignes nouvelles et des installations terminales nécessaires à l'entretien et à l'exploitation, représente un investissement de 9,4 milliards de francs aux conditions économiques de 1985. Cette opération fait l'objet d'un concours de l'Etat à hauteur de 30 % du coût des infrastructures, le solde étant assumé par l'entreprise elle-même.

c) Le T.G.V. Nord : un tracé définitif

Le tracé retenu pour la réalisation de la ligne nouvelle du T.G.V. Nord est celui proposé, en avril 1987, dans le rapport de la commission d'étude des tracés présidée par l'ingénieur général Rudeau, et confirmé par le communiqué du 23 mars 1988 du gouvernement.

● Le financement du projet

Le coût de ce projet est estimé à 16,2 milliards de francs aux conditions économiques de janvier 1989. Le tracé comprend environ 330 kilomètres de lignes nouvelles.

L'Etat et les collectivités locales participeront au surcoût de la traversée de Lille, et l'Etat contribuera au financement des raccordements d'Arras et de Cassel.

En dehors de ces participations extérieures, la S.N.C.F. assurera elle-même, de façon classique, la charge du financement de la ligne nouvelle et des installations connexes.

● L'avancement des procédures

L'objectif est de mettre en service la totalité de la ligne (Paris-Lille-entrée du tunnel sous la Manche) en mai 1993, date prévue pour l'ouverture du lien fixe transmanche.

Le tracé retenu a été soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du 31 mai au 13 juillet 1988. La commission d'enquête, moyennant quelques observations, a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet, qui est intervenue le 29 septembre dernier.

Le T.G.V. Nord permettra de gagner environ une heure sur l'ensemble des relations entre Paris et le Nord de la France, et plus encore vers la Belgique, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne et la Grande Bretagne avec le tunnel sous la Manche.

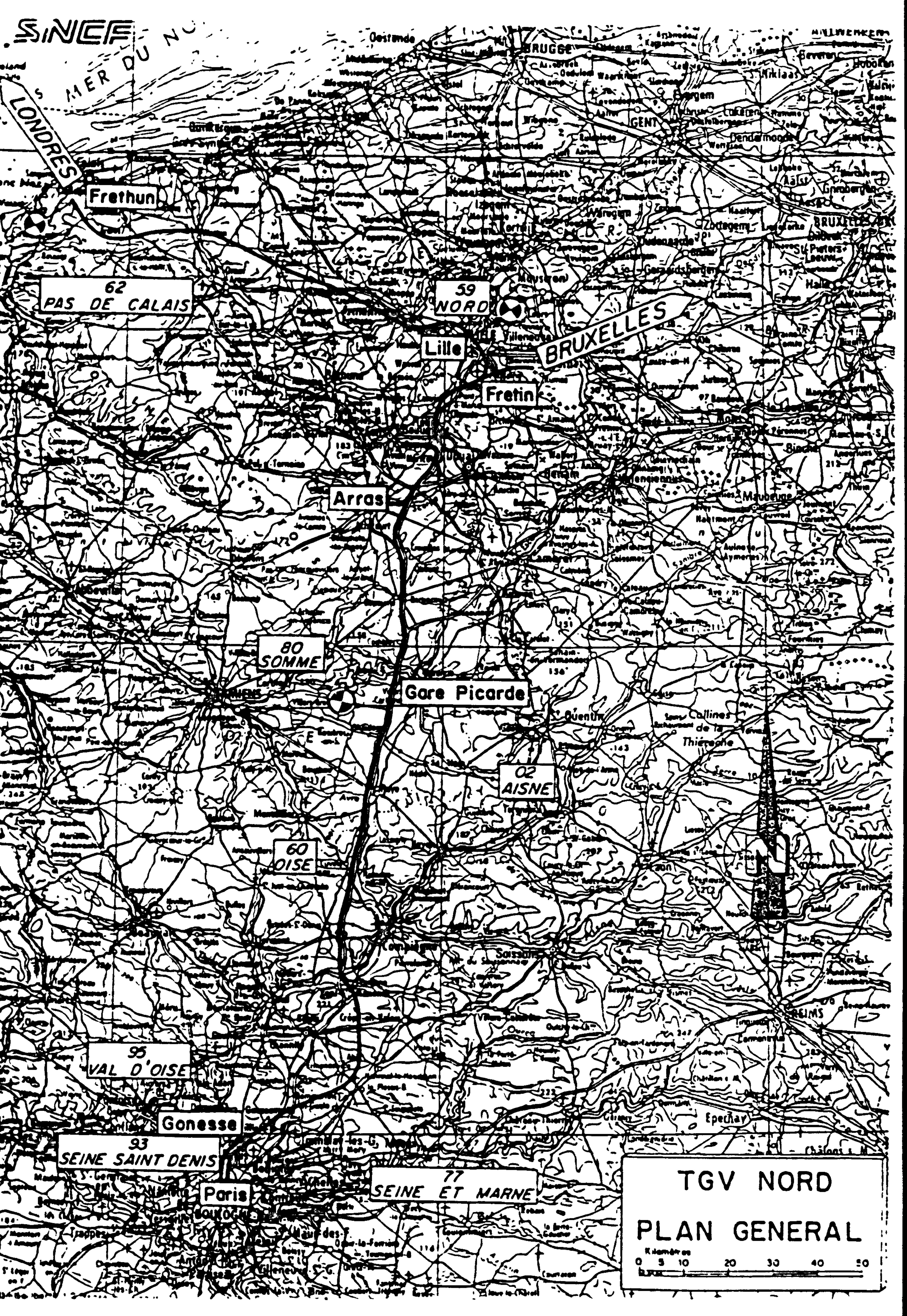
Les meilleurs temps de parcours au départ de Paris seront ainsi ramenés de deux heures à une heure pour Lille, de 2 h25 à 1 h20 pour Bruxelles et de 5 h15 à trois heures pour Londres.

● La réalisation du "barreau d'Amiens" ?

Il convient de signaler que vient d'être retenu à l'étude un projet de ligne nouvelle directe reliant Paris au tunnel sous la Manche et Londres, via Amiens.

Sans ouvrir à nouveau la polémique qui a marqué la définition du tracé du T.G.V. Nord, les Amiénois considéraient qu'il aurait peut être été plus logique et plus économique de desservir leur ville sans avoir à construire un "barreau" qui coûtera 6 milliards de francs (valeur 1988), non compris les gares et les raccordements. Des études sont en cours au sein d'un groupe de travail en attendant les conclusions du rapport de l'ingénieur général Guéret. Les problèmes du financement et du calendrier des travaux restent à régler, pour une mise en service prévue entre 1995 et l'an 2000.

SINEF
MER DU N
LONDRES



62
PAS DE CALAIS

59
NORD

BRUXELLES

Lille

Fretin

Arras

80
SOMME

Gare Picarde

02
AISNE

60
OISE

95
VAL D'OISE

Gonesse

93
SEINE SAINT DENIS

Paris

77
SEINE ET MARNE

TGV NORD
PLAN GENERAL

0 5 10 20 30 40 50

d) Le T.G.V. Est : des études en cours

Sur la base des conclusions remises, fin janvier 1989, par le groupe de travail franco-allemand chargé d'étudier une liaison ferroviaire rapide entre Paris, l'Est de la France et le Sud-Ouest de l'Allemagne, et compte tenu des contraintes financières, de la nécessité d'assurer la meilleure desserte possible de Strasbourg, et de l'intérêt de réaliser le raccordement le plus efficace entre les deux réseaux à grande vitesse français et allemand dans cette région, le ministre des transports a confié à M. Philippe Essig la mission d'étudier, en liaison avec les collectivités locales intéressées, le tracé définitif du projet de T.G.V. Est et de rechercher les concours financiers nécessaires à sa réalisation.

Ce dernier, qui a entrepris de rencontrer les responsables des collectivités territoriales susceptibles d'être concernées par le projet de T.G.V. Est afin de les informer de l'état d'avancement de ses travaux, remettra ses conclusions à la fin de l'année en cours.

D'après les informations dont on peut disposer (1), le T.G.V. Est reliera Paris à Strasbourg en 1 h 50, à 320 km/heure, à échéance de 1997. Il devrait alors passer par Reims, puis entre Metz et Nancy, ce qui suppose la construction de 430 kilomètres de voies nouvelles et l'engagement de 25 milliards de francs d'investissement.

Les gains de temps pourraient être significatifs entre Paris et Reims, Charleville, Metz, Luxembourg, Nancy, Epinal, Strasbourg, Colmar, Francfort, Zurich et Munich.

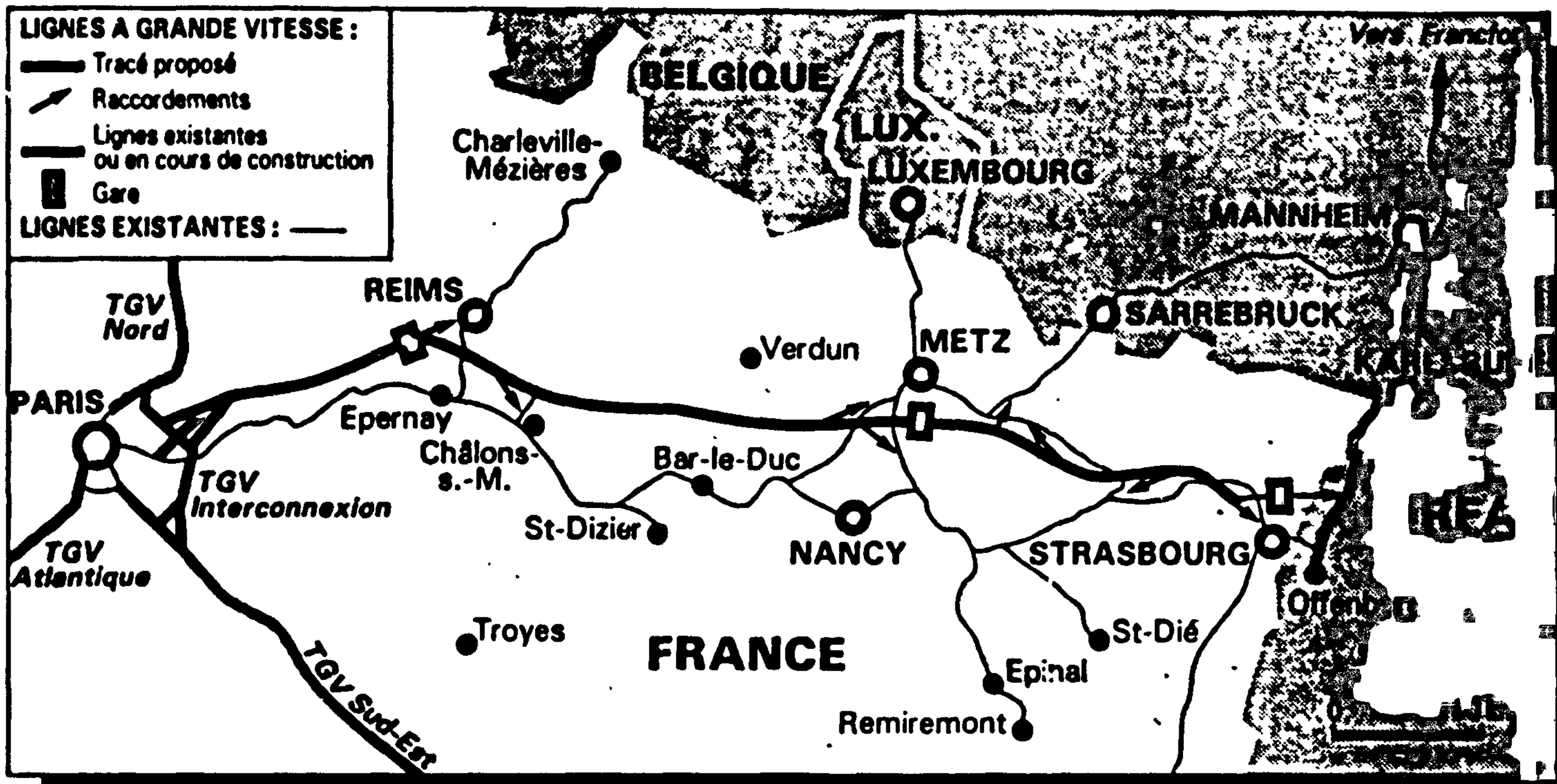
Ainsi, grâce à la voie d'interconnexion des lignes à grande vitesse à l'Est de Paris, Strasbourg se trouverait à 3 h 15 de Bruxelles, à 1 h 55 de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, à 4 h 25 de Rennes et à 5 h 25 de Bordeaux.

Pour une augmentation tarifaire équivalente à celle appliquée pour le T.G.V. Atlantique (+ 15 %), le nombre annuel de voyageurs potentiels pourrait doubler, passant de 7,4 millions à 14,5 millions.

Le taux de rentabilité s'élèverait à 4,5 % largement inférieur au seuil minimal de 8 % fixé par la SNCF. Aussi, sur les 25 milliards destinés aux infrastructures, la société nationale pourrait en assurer la moitié (13 milliards), l'Etat et les régions

(1) Cf notamment *Le Monde* 16 novembre 1989

desservies apportant le complément à concurrence respectivement de 7,5 milliards et 4,5 milliards.



e) L'interconnexion des lignes à grande vitesse

● La nature du projet

Les liaisons à grande vitesse Sud-Est, Atlantique et Nord relient l'Ile-de-France à la province. La ligne nouvelle d'interconnexion des T.G.V. à l'Est de Paris est d'une nature différente : elle est destinée à relier entre eux ces trois T.G.V., afin de permettre l'établissement d'un nombre important de relations à grande vitesse de province à province. Elle constitue ainsi le maillon qui transformera trois T.G.V. indépendants en un véritable réseau. Améliorant de façon importante les possibilités de transport entre les différentes régions françaises, ce projet revêt une grande importance pour l'aménagement du territoire.

Le tracé de la ligne nouvelle, arrêté le 26 février 1988, a donné lieu à l'étude de nombreuses variantes, dans le cadre d'une procédure de concertation conduite par le préfet de la région Ile-de-France.

Il se raccorde au Nord sur le T.G.V. Nord, dessert l'aéroport de Roissy, où est créée une gare T.G.V., traverse le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée dans l'emprise réservée à cet effet, et se divise en deux branches, dont l'une rejoint vers le Sud la ligne du T.G.V. Sud-Est, et l'autre se raccorde aux lignes existantes à Créteil. Le principe d'une gare T.G.V. dans le périmètre de la ville nouvelle de Melun-Sénart, permettant à celle-ci de bénéficier d'excellentes liaisons directes par T.G.V. en direction du Sud-Est et de l'Atlantique, a également été retenu.

Le financement du projet, dont le coût est estimé à 5,4 milliards est assuré par la S.N.C.F. qui en a estimé le taux de rentabilité interne aux alentours de 10 %.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée en octobre et novembre 1988. La mise en service de la ligne est prévue pour 1994.

● Les gains de temps espérés

Les temps de trajet, après mise en service du T.G.V. Nord et de la ligne nouvelle d'interconnexion seront alors sensiblement réduits, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

Relation	Durée du trajet	
	Actuelle	Avec T.G.V. Nord et interconnexion
Lille - Bordeaux	7 h 13 (6 h 10 avec T.G.V. Atlantique)	4 h 35
Lille - Lyon	5 heures	3 heures
Lille - Marseille	7 h 40	5 h 40
Lille - Nantes	6 h 14 (5 h 10 avec T.G.V. Atlantique)	3 h 35
Bruxelles - Lyon	5 h 30	3 h 20
Bruxelles - Marseille	8 h 10	6 heures

D. LA PARTICIPATION DES COLLECTIVITES LOCALES AU TRANSPORT FERROVIAIRE REGIONAL

En application de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), les régions, et éventuellement d'autres collectivités locales, peuvent disposer désormais de la responsabilité de l'organisation des services d'intérêt régional (définition des horaires, des liaisons, choix du matériel...) dans le cadre d'une convention passée avec la S.N.C.F.

On compte pour l'instant 18 conventions signées avec les régions, dont, en 1989, celle conclue avec la région Lorraine, auxquelles pourrait bientôt s'ajouter celle engagée avec la région Rhône Alpes.

En 1988, 85 % de l'offre des services d'intérêt régional était conventionnée, ainsi que 85 % du trafic, résultat bien supérieur à l'objectif du contrat de plan qui se fixait pour but, à son échéance, le conventionnement des deux tiers seulement du transport régional. Il est fort probable qu'avant la fin de l'année en cours, la S.N.C.F. aura procédé au conventionnement de l'ensemble des services d'intérêt régional.

L'Etat pour sa part, outre la contribution aux services d'intérêt régional, exerce une action incitative par la procédure de contrats permettant de financer des investissements réalisés avec la participation des régions qui s'engagent dans le conventionnement.

E. LES CONCOURS DE L'ETAT A LA S.N.C.F.

Les crédits budgétaires consentis au titre du ministère des transports à la S.N.C.F. se sont élevés à 30,9 milliards en 1988, à 32,4 milliards en 1989 et devraient se maintenir à ce niveau en 1990.

1. La "contribution de l'Etat" à l'entreprise

Dans l'attente du nouveau contrat de plan, une contribution globale de 17 milliards de francs a été attribuée à l'entreprise, remplaçant les trois lignes suivantes :

- concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S.N.C.F. (3,9 milliards en 1989),

- contribution de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional (3,7 milliards en 1989),

- contribution aux charges d'infrastructures de la S.N.C.F. (10,1 milliards en 1989).

La dotation ainsi globalisée est donc en recul de 700 millions (- 3,9 %) par rapport à l'année précédente.

CONCOURS DE L'ÉTAT A LA S.N.C.F.

(En millions de francs courants)

Article du cahier des charges		1988 loi de finances	1989 loi de finances
	Concours de l'Etat.		
	<i>Ministère des Transports :</i>		
30	- Contribution aux charges de retraite	11 161	12 425
31	- Contribution aux charges d'infrastructure .	9 968 (1)	10 128,1 (1)
32	- Compensation pour tarifs sociaux (réseau principal)	1 395,5	1 385,2
33	- Contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional	3 724	3 729
49	- Indemnité compensatrice (banlieue parisienne)	748,5	719,3
	- Réductions de tarifs (banlieue parisienne)	77	85,8
67	- Lignes maintenues pour la défense	7,2	7,2
38	- Concours exceptionnel	3 836	3 935
	Total ministère des transports ..	30 917,2	32 414,6
41	<i>Autres ministères</i>	1 728,9	1 746,8
	Ensemble des concours	32 646,1	34 161,4

(1) A ces montants, s'ajoute une dotation en capital de 1 490 millions de francs en 1988 et 1 512 millions de francs pour 1989

2. La dotation aux charges de retraite

Le montant de ce concours est déterminé chaque année, de telle sorte que l'équilibre de ce compte soit atteint, après le versement, à celui-ci, des cotisations incombant à la S.N.C.F. et à ses salariés affiliés.

Il faut noter que les cheminots ont leur propre régime de retraites : compte tenu du fort déséquilibre démographique (la S.N.C.F. assume près de 377 000 retraités pour, actuellement, près de 206 000 actifs cotisants), l'Etat compense sur la base du régime général, laissant à la charge de l'entreprise et de ses salariés le coût des avantages spécifiques (par exemple, retraite à 50 ou 55 ans).

La diminution du nombre de retraités, qu'ils soient de droit direct ou de droit dérivé (réversion) amorcée depuis quelques années se poursuit progressivement, suivant ainsi avec un certain décalage l'évolution des effectifs de cheminots après la fin de la deuxième guerre mondiale ; les chiffres prévus, à moyen terme, sont les suivants :

1990 : 373 000

1995 : 351 600.

Les prévisions budgétaires pour 1990 ont été établies en tenant compte de cette évolution mais aussi des sommes reçues au titre des mécanismes de compensations dont bénéficie le régime des cheminots en raison de son déséquilibre démographique : compensation généralisée résultant de la loi n° 74-1094 du 24 décembre 1974 relative à la protection commune à tous les Français et instituant une compensation entre régimes de base de sécurité sociale obligatoires et compensation propre aux régimes spéciaux d'assurance vieillesse découlant de la loi n° 85-1403 du 30 décembre 1985. Dans ces conditions, le montant de la contribution de l'Etat aux charges de retraites de la S.N.C.F. a été évalué à 12,9 milliards de francs en 1990, soit une progression de 4,2 % par rapport à 1989 (12,4 milliards).

3. La compensation pour tarifs sociaux

La S.N.C.F. reçoit de l'Etat un concours destiné à ce que la mise en oeuvre des tarifs sociaux soit compensée de ses incidences sur son résultat financier. Le montant de base prévisionnel de ce concours était de 1,4 million de francs en 1985, montant ensuite indexé sur le niveau moyen des tarifs et sur l'évolution des trafics concernés.

Par ailleurs, il est prévu que les modifications des tarifs devront s'effectuer chaque année, avant le 30 avril. Lorsque l'Etat s'oppose à l'évolution tarifaire prévue au contrat de plan (évolution au rythme des prix à la consommation finale des ménages), il compense la perte de recettes qui en résulte pour l'entreprise.

Pour 1990, la compensation accordée portera sur 1,6 milliard de francs sur le réseau principal, auquel s'ajoutent 816 millions pour le réseau banlieue, soit un total de 2,39 milliards, en hausse de près de 10 % par rapport à l'année précédente (2,19 milliards).

II. LA R.A.T.P. A LA RECHERCHE DE NOUVELLES RELATIONS ETAT-ENTREPRISE

A. UN CONTRAT DE PLAN A L'ETUDE

Le contrat de plan à l'étude organisant les relations entre l'Etat et la R.A.T.P. est actuellement dans une phase exploratoire.

Le but recherché consiste à essayer d'inscrire les relations entre l'Etat et la Régie dans un cadre pluriannuel stable reposant sur la définition commune d'objectifs à atteindre.

En contrepartie d'engagements de l'Etat sur la mise à disposition de la Régie d'un certain volume de concours financier et d'évolution des tarifs, celle-ci devrait s'engager fermement sur la réalisation des objectifs convenus. Pour ce faire, elle disposerait d'une plus large autonomie quant aux moyens à mettre en oeuvre.

Sans préjuger des résultats des travaux en cours, il est possible de donner quelques indications sur les principales orientations.

Elles consistent, tout d'abord, à engager un assainissement de la situation financière de l'entreprise, et dans ce but, diverses possibilités doivent être étudiées.

Il s'agit en même temps de définir le niveau de service que doit rendre la Régie, et d'en améliorer la qualité. Les grandes tendances dans ce domaine pourraient être les suivantes :

1) L'offre de service

L'offre de service croîtra modérément sur le réseau ferré. Cet accroissement résultera essentiellement de la mise en service d'infrastructures nouvelles (prolongement de la ligne 1 du métro et de la ligne A du RER en 1992) ainsi que du passage à l'intervalle de 2 minutes pendant la totalité de l'heure de pointe sur la ligne A du RER. Une légère croissance du service offert sur le réseau routier est également envisagée notamment dans le cadre de la réorganisation progressive du réseau de banlieue, ainsi que pour améliorer certains services d'heures creuses et des samedis et dimanches.

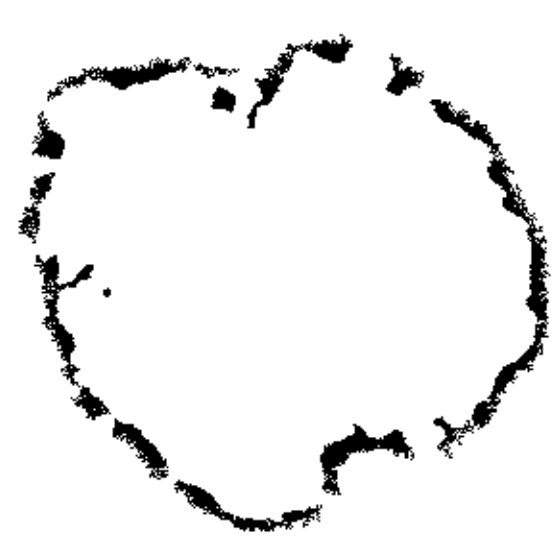
En dehors des investissements de capacité définis dans le contrat de plan Etat-région Ile-de-France, les autres investissements devront être pratiquement stabilisés au niveau actuel.

2) La qualité de service

Un effort particulier devra être réalisé concernant la qualité du service notamment dans le domaine de la régularité des circulations, de l'information des voyageurs et de la propreté des installations et des véhicules. Les problèmes de sécurité des personnes devront être traités en priorité grâce à un renforcement et à une meilleure coordination des personnels qui en sont chargés (police et personnel R.A.T.P.) ainsi que pour l'installation de nouveaux dispositifs de surveillance.

Pour la mise en oeuvre de ces orientations, l'effort d'amélioration de la productivité devra être poursuivi dans les secteurs de l'entreprise où il reste des possibilités, se traduisant éventuellement par des réductions limitées d'effectifs.

Enfin, il est essentiel que le dialogue social au sein de la Régie soit poursuivi dans la perspective d'une rénovation des méthodes de management fondée sur une plus grande participation des acteurs, et que soient mis en place des



mécanismes permettant d'associer le personnel aux résultats des efforts qui lui sont demandés.

C'est pourquoi l'ensemble des orientations du contrat de plan devra impérativement être articulé avec un projet d'entreprise largement discuté et préparé au sein de la Régie.

B. DES RESULTATS CONTRASTES EN 1988 ET 1989

1. Des résultats de trafic décevants

Le trafic de la R.A.T.P. a connu une forte croissance d'avril à décembre 1987, puis s'est stabilisé, durant le premier trimestre 1988, à un niveau élevé (plus de 2 350 millions de voyageurs par an). En revanche, le second semestre 1988 a été plus décevant, et les grèves d'octobre, novembre et surtout décembre 1988 ont entraîné une perte de trafic de l'ordre de 70 millions de voyages (50 millions pour le seul mois de décembre). En 1988, le trafic brut s'est élevé à 2 295,5 millions de voyages.

Durant le début de l'année 1989, le trafic de la R.A.T.P. n'a pas retrouvé le niveau atteint avant les grèves de novembre et décembre ; cette diminution provient exclusivement du réseau ferré et plus particulièrement du R.E.R.

Les six premiers mois de l'année font apparaître un déficit de 20,8 millions de voyages par rapport au budget initial et de 11,3 millions de voyages par rapport au budget révisé. Seul le trafic des autobus dépasse les niveaux prévus. On peut tabler, en année pleine 1990, sur une hausse de 1 % des trafics métro et autobus.

2. La situation financière de l'entreprise

a) Les résultats financiers

● En 1988, les recettes directes de la Régie autonome des transports parisiens se sont élevées à 5 872,2 millions de francs TTC représentant 34,8 % du montant total hors taxe des charges d'exploitation, y compris les charges financières.

Pour 1989, les prévisions de recettes directes de son budget révisé s'établissaient à 6 007 millions de francs TTC, sur la base d'une hausse tarifaire de 5,2 % au 1er juillet.

L'exercice 1988 se solde par un résultat positif de 46 millions de francs qui, augmenté du montant du report à nouveau de 76 millions de francs, permet de dégager un report à nouveau positif de 122 millions de francs au 1er janvier 1989.

L'indemnité compensatrice s'est élevée à 6 milliards de francs. Ce résultat d'exploitation favorable, malgré les arrêts de travail de la fin de l'année (1), provient, d'une part, de causes internes liées à la gestion de l'entreprise et, d'autre part, de facteurs externes, tels la croissance soutenue du trafic au cours de l'exercice (dont la tendance avant les grèves était de 3,5 %), la baisse du prix de l'énergie et des taux d'intérêts et l'amélioration de la trésorerie, due notamment à la régularité des versements des collectivités et du syndicat des transports parisiens.

● Pour 1989, l'ensemble des charges du compte de résultat a été fixé au budget révisé à 16,5 milliards de francs en progression de 4,8 % par rapport à 1988.

Les recettes compensées assurent le financement de la moitié des charges (y compris les charges en capital). La part des recettes directes dans la couverture des coûts totaux ne cesse d'augmenter, grâce à la politique de rattrapage tarifaire qui a débuté en 1986.

(1) L'incidence directe des conflits sociaux de 1988 sur les recettes s'élève à 101 millions de francs, auxquels s'ajoutent 252 millions au titre des réductions de cartes oranges pour janvier 1989

L'indemnité compensatrice a diminué sensiblement. Elle s'élève à 5,5 milliards de francs, soit 460 millions de moins que l'année précédente.

Comme en 1988, mais pour un montant sensiblement supérieur, il a été inscrit au budget révisé de 1989 un reliquat de versement transport venant atténuer les charges d'amortissement.

L'encours de la dette de la R.A.T.P. au 30 juin 1989 s'élevait à 15,5 milliards de francs contre 15,3 l'année précédente à la même date. Un emprunt de 2 milliards de francs, libéré en deux fois, a été lancé en 1983, puis un emprunt d'un milliard supplémentaire en juillet 1989.

La part relative du marché financier français a continué à s'accroître. Elle représente actuellement 77,8 % du volume de la dette, contre 40 % en 1985 et 62 % en 1986.

Pour l'avenir, l'accroissement de l'endettement annuel devrait être de l'ordre d'un milliard de francs 1989.

b) Les contraintes de productivité imposées à la R.A.T.P.

Les efforts de productivité requis de la Régie reposent essentiellement sur les paramètres financiers qui concernent les effectifs utilisés et les consommations de matières et charges externes.

● les effectifs

L'effectif de la Régie a oscillé, entre 1975 et 1980, autour de 36.000 agents. Puis, compte tenu de la réduction de la durée du travail et de l'accroissement des services offerts, ils se sont accrus jusqu'en 1985 pour atteindre, cette année-là, 38.960 agents.

A partir de 1986, des mesures ont été prises pour mettre en oeuvre des actions de productivité supplémentaires. Elles se sont traduites notamment par une réduction des effectifs d'environ 240 agents par an.

En 1989, la réduction des effectifs sera moins sensible compte tenu des efforts déployés par la Régie en matière d'accueil

et de sécurité des usagers ainsi que d'aménagement des conditions de travail des machinistes du réseau routier.

● les économies

Les dépenses liées aux matières et aux charges externes n'ont augmenté que de 1,1 % en 1988 soit une réduction en volume. En 1989, un tel résultat ne pourra toutefois être reconduit compte tenu de l'évolution du prix des fournitures et de la priorité accordée aux traitements des problèmes de nettoyage et de dégradation.

Pour l'avenir, de nouveaux gains de productivité pourront être obtenus dans un certain nombre de secteurs notamment grâce au développement de l'informatique. Il n'est cependant pas certain qu'ils se traduiront par des réductions d'effectifs compte tenu des besoins supplémentaires résultant de l'évolution du volume de l'offre et du développement de certaines fonctions tendant à améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur.

c) La politique tarifaire de la R.A.T.P.

Les augmentations tarifaires intervenues depuis 1986 ont pour objectif d'augmenter la part de l'utilisateur dans la couverture des coûts de fonctionnement des transports parisiens. Une telle mesure a été rendue indispensable par la diminution constatée de la fraction incombant aux utilisateurs depuis plusieurs années, notamment du fait d'un recours accru aux titres d'abonnement. Cette orientation sera poursuivie en 1990 avec pour effet de stabiliser, voire de réduire les concours de tiers (versement de transport et indemnité compensatrice).

La contribution du voyageur est égale au rapport des recettes directes issues du trafic sur le total des charges d'exploitation. Elle a suivi l'évolution suivante :

(En pourcentage.)

	1986	1987	1988	1989 (1)
Contribution du voyageur	32,5	33,9	34,8	34

(1) Chiffre prévisionnel qui incorpore l'incidence des augmentations de prix des cartes orange en janvier 1989. Sur la base du budget révisé, compte tenu d'une hausse tarifaire au 1^{er} septembre 1989 et en réincorporant les 250 millions de francs d'incidence des augmentations de tarifs, ce ratio s'élève à 35,8 %.

Cette politique tarifaire, qu'il est prévu de poursuivre en 1990, a permis d'abaisser la contribution de l'Etat et des départements au titre de l'indemnité compensatrice, passée de 6 milliards en 1988 à 5,5 au budget révisé de 1989, soit - 454 millions de francs sur la base d'un taux identique de T.V.A. de 5,5 %. Cette diminution est également rendue possible par l'augmentation de la couverture des charges d'amortissement par le versement de transport.

3. L'amélioration des conditions de transport à la R.A.T.P.

a) La sécurité du transport

● la criminalité dans le métro

En ce qui concerne la criminalité dans le métro, les statistiques font apparaître, pour l'année 1988, une diminution de 18 % des agressions dont sont victimes les voyageurs et une augmentation de 7 % de celles perpétrées sur les agents de la R.A.T.P. L'année dernière, 2.196 agressions en tous genres ont été commises contre des voyageurs au lieu de 2.686 en 1987. Sur la même période, 771 agents de la R.A.T.P. ont été agressés contre 719 en 1987.

● les mesures prises

Pour faire face à une situation qui demeure préoccupante, d'importants moyens en personnel sont mis en oeuvre, à savoir

300 agents environ du service de surveillance de la R.A.T.P. , 386 policiers appartenant aux brigades de surveillance du métro, 75 à 150 gendarmes mobiles ou C.R.S., sans compter les 9.000 agents de la Régie qui, en contact permanent avec le public, contribuent eux aussi de manière importante à la sécurité des usagers.

Face à cette diversité d'intervenants, il convient d'améliorer la coordination des différents services chargés de la prévention, voire de la répression des troubles apportés à l'ordre public. Tel est l'un des objectifs essentiels du plan d'action que l'entreprise vient de mettre en oeuvre.

A cet effet, le ministère de l'intérieur a mis à la disposition de la Régie un contrôleur général de la police chargé d'assurer, d'une part, la coordination des différents corps affectés à la sécurité du métro et, d'autre part, d'améliorer la liaison permanente avec la police nationale. Ce plan d'action se traduira par une définition claire et précise des missions de chacun, mais aussi par des augmentations d'effectifs et, sur le plan technique, par l'installation de systèmes de surveillance du métro.

Enfin, la R.A.T.P. a lancé, en septembre dernier, le recrutement d'une nouvelle "brigade d'intervention" de 60 personnes, le groupement d'intervention et de protection des réseaux (GIPR), chargée d'une mission de dissuasion de la délinquance, de sécurisation des usagers et du personnel, et d'intervention.

b) Le fonctionnement du réseau

La principale mesure destinée à améliorer le fonctionnement de la ligne A du RER est venue de la mise en service du SACEM (système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance) permettant la circulation de trains dans le tronçon central de la ligne A, d'abord à 2 minutes, durant 40 minutes de l'heure de pointe matin et soir, cette plage devant progressivement être portée à une heure entière.

A plus long terme, et dans le cadre du contrat de plan Etat région 1989-1993, il est projeté de réaliser une infrastructure nouvelle destinée à décharger la ligne A qui, très vite, risquerait d'être à nouveau saturée du fait de la croissance du trafic due, en particulier, au maintien du déséquilibre emplois/logement entre l'Est et l'Ouest parisien. Au titre du contrat, est ainsi inscrite une

provision de 1,6 milliard de francs permettant le démarrage de l'opération.

Deux projets ont été proposés par les entreprises de transport : METEGR. (Métro Est Ouest Rapide) présenté par la R.A.T.P. est une ligne de métro automatique reliant dans une première phase les gares de Lyon, Nord, Est et Saint-Lazare ; EOLE (Est-Ouest-Liaison Express) est le projet présenté par la S.N.C.F. comportant une infrastructure nouvelle dans Paris entre le groupe de la gare Saint-Lazare et la banlieue Est.

C. LES INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P.

a) Les opérations retenues

● le matériel roulant

Pour le matériel roulant, les crédits de paiement se sont élevés à 584 millions en 1988 et atteindront 640 millions en 1989.

Pour 1990, la R.A.T.P. demandera au F.D.E.S. le financement d'un programme de 848 millions en autorisations de programme, notamment pour le remplacement de son matériel et la mise en service du tramway Saint-Denis-Bobigny.

● les opérations concernées

Les investissements de la R.A.T.P. autorisés par le Conseil de Direction du F.D.E.S. pour 1989 sont les suivants :

Millions de francs	Engagement	Paiement
TITRE I : Extension des réseaux	688	537,4
- Etudes	•	7,2
- R.E.R.	369,9	173,5
- Métro	174,6	233,7
- Autres	143,5	123
● Saint-Denis - Bobigny	71,8	61,5
● Trans - Val-de-Marne	71,8	61,5
TITRE II : Amélioration de l'exploitation ...	348,9	331
- R.E.R.	120,9	108,4
- Métro	189,1	166,3
- Autobus	27,1	48,1
- Autres	11,8	8,2
TITRE III : Modernisation et gros entretien .	976,1	1 041,7
TITRE IV : Matériel roulant	594,5	652,5
- R.E.R.	66,3	210,6
- Métro	302,7	204,9
- Autobus	225,5	236,9
TITRE V : Participations	•	1,6
Total	2 607,5	2 564,2

- Le métro :

Aucun prolongement de métro n'a été mis en service en 1989. Celui de la ligne n° 1 du Pont de Neuilly à la Défense est en cours de réalisation, pour une ouverture prévue au cours du premier trimestre 1992.

Dans le cadre du contrat de plan Etat-région 1989-1993, le financement du prolongement de la ligne 13 entre Saint-Denis-Basilique et Saint-Denis-Université (d'une longueur de 1.360 mètres) a été inscrit à hauteur de 250 millions de francs pour un coût total du prolongement de 400 millions de francs. Le schéma de principe de cette opération a été approuvé par le Conseil

d'administration de la R.A.T.P. du 12 juillet 1989 ; sa déclaration d'utilité publique pourrait intervenir en 1990.

- le R.E.R.

Le prolongement de la ligne A du R.E.R. à Chessy (Eurodisneyland) vient de commencer. La totalité des lots de terrassement ainsi qu'un lot d'ouvrage d'art à Torcy ont été attribués. La perspective d'une mise en service au printemps 1992 est toujours retenue.

Le lancement du Trans-Val-de-Marne n'est pas encore intervenu du fait de difficultés de mise au point de l'avant-projet consécutives, notamment, à la longueur des discussions avec certaines des collectivités locales concernées. Cet avant-projet a finalement été approuvé par le conseil d'administration de la R.A.T.P. en juillet 1989. Son examen par le Syndicat des transports parisiens est en cours, en vue d'une approbation en fin d'année. Les acquisitions foncières sont engagées et le début des travaux pourrait intervenir avant la fin 1989.

La réalisation du tramway Saint-Denis-Bobigny en est au stade des mesures préparatoires (déplacement des réseaux implantés sous la voirie). Les travaux de gros oeuvre devraient commencer avant la fin de l'année 1989, dans la perspective d'une mise en service pour la fin 1992.

b) Les fonds engagés

● Les investissements de l'entreprise en 1989 s'élèvent à 2,5 milliards de francs, ce qui correspond, y compris les remboursements d'emprunts antérieurs à hauteur de 1,3 milliard, à un besoin de financement total de 3,8 milliards. Celui-ci est couvert, pour l'essentiel, par autofinancement (1,5 milliard) et par le recours à de nouveaux emprunts, notamment auprès de la région Ile-de-France qui les consent à taux préférentiel.

● Pour 1990

La participation financière de l'Etat aux investissements de la R.A.T.P. pour 1990 est la suivante :

(En millions de francs.)

	Autorisations de programme 1990	Crédits de paiement 1990
Ligne I à la Défense	49	75
R.E.R. ligne A Torcy-Chessy	159	93,5
Desserte des 12 ^e et 13 ^e arrondissements	20	10
Opérations diverses	•	5
Tramway Saint-Denis - Bobigny	68	58
Trans - Val-de-Marne	42	33
Total	338	274,5

Ces financements seront couverts par la loi de finances initiale pour un montant de 159 millions de francs en autorisations de programme et de 171 millions de francs en crédits de paiement, un complément ultérieur devant être apporté par prélèvement sur le produit du versement transport (179 millions de francs en autorisations de programme et 103,5 millions de francs en crédits de paiement).

D. LA CONTRIBUTION FINANCIERE DE L'ETAT

La participation de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens est en quasi stabilité (- 0,2 % par rapport à 1989) et atteint 4,7 milliards de francs en 1990. Le tableau ci-après en donne le détail :

CONTRIBUTION DE L'ÉTAT AUX TRANSPORTS COLLECTIFS PARISIENS

(En millions de francs.)

Actions	1989	1990	Pourcentage
Indemnité compensatrice R.A.T.P. ...	3 885,75	3 830	- 1,4
Indemnité compensatrice S.N.C.F.-banlieue	719,27	719,27	»
Réduction de tarifs R.A.T.P.	97,02	115,50	+ 19
Réduction de tarifs S.N.C.F.-banlieue .	85,78	96,60	+ 12,6
Desserte interne des villes nouvelles ..	3	2	- 33,3
T.V.A.	»	14	n.s.
Totaux	4 790,82	4 777,37	- 0,2

La légère diminution de la contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens (R.A.T.P. et S.N.C.F.-banlieue) s'explique, pour l'essentiel, par la réduction de 55 millions de francs de l'indemnité compensatrice versée à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue et destinée à compenser l'écart entre les tarifs pratiqués et le prix de revient du transport.

Cette économie budgétaire trouve cependant une double contrepartie dans :

- la bonne tenue du trafic et la poursuite du rattrapage tarifaire effectuée ces dernières années,
- les excédents dégagés par le Syndicat des transports parisiens, provenant du versement transport effectué par les entreprises au profit de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.-banlieue.

Il convient de noter que cette économie de 55 millions de francs sur le budget de l'Etat s'accompagne d'une économie de 23 millions sur le budget des collectivités de la région Ile-de-France compte tenu des règles de cofinancement de cette indemnité compensatrice (70 % Etat et 30 % collectivités locales).

La répartition du financement des charges d'exploitation (R.A.T.P. et S.N.C.F. banlieue) sur la période 1987-1989 est retracée dans le tableau suivant :

(En pourcentage)

	1987	1988	1989
Collectivités locales	11	11	10
Etat	22	22	20
Employeurs	21	22	24
Usagers	36	37	37
Divers	10	9	9

III. LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE

Les dotations prévues dans le projet de loi de finances pour 1990 à l'intention des transports en commun urbains et interurbains de province sont les suivantes :

1. Les transports urbains

a) Les tramways et métro de province

En matière d'aménagement d'infrastructures pour les transports collectifs urbains en province, les dotations s'élèvent à 330 millions de francs en autorisations de programme et 340 millions de francs de crédits de paiement.

Il est prévu, dans ce cadre, de mettre en place les subventions aux opérations en cours de construction (ligne D du métro de Lyon, ligne 2 du tramway de Grenoble, prolongement de la ligne n° 1 du métro de Marseille et ligne n° 1 du métro de Toulouse) et de lancer les nouveaux projets pour lesquels le principe d'une prise en considération par l'Etat est d'ores et déjà acquis (ligne n° 2 du métro de Lille et tramway de Strasbourg).

b) L'incitation à la productivité des transports urbains

Les crédits affectés à l'aide à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains sont d'un niveau très faible, n'atteignant que 20 millions de francs en autorisations de programme et 93 millions de crédits de paiement.

Cette dotation est destinée à permettre la conclusion d'une dizaine de contrats de modernisation avec les autorités organisatrices des transports urbains.

c) La politique de recherche en matière de transports collectifs urbains

Les subventions aux études, recherches et expérimentations des transports collectifs urbains sont quasi-dérisoires : moins de 3 millions d'autorisations de programme, à peine plus de 5 millions en termes de crédits de paiement.

Cette dotation devrait permettre d'attribuer des subventions à la réalisation d'enquêtes, d'études sur les conditions d'exploitation des réseaux et d'études spécifiques pour le transport des personnes à mobilité réduite, menées par les autorités organisatrices des transports urbains.

2. Les transports collectifs régionaux et départementaux

Ces types de transports bénéficieront de dotations de 45,6 millions en autorisations de programme et de 86 millions en termes de crédits de paiement.

Dans ce cadre, l'aide de l'Etat porterait principalement sur la poursuite de la politique contactuelle avec les départements et sur les investissements prévus soit au titre des nouveaux contrats de Plan Etat-région soit au titre de conventions S.N.C.F.-région.

3. Des dotations qui restent trop limitées

Le rapprochement des dotations inscrites pour les mêmes articles budgétaires en lois de finances initiales de 1987, 1988 et 1989 et celles prévues au projet de loi de finances pour 1990 est précisé ci-après :

(Millions de francs)

	1987		1988		1989		1990	
	Autorisations de programme	Crédits de paiement	Autorisations de programme	Crédits de paiement	Autorisations de programme	Crédits de paiement	Autorisations de programme	Crédits de paiement
Art. 21 (métros et tramways de province)	270	209	265,4	280	295	273,9	330	340
Art. 23 (politique contractuelle) ..	44,5	105	30	116	30	108	20	93
Art. 31 (études, recherches et expérimentations des transports collectifs urbains)	5	9,7	4,3	6	3,35	13	2,83	5,33
Art. 40 (transports collectifs, régionaux, départementaux et locaux)	70	122,8	60	79,5	60	106,5	45,6	86

Ce tableau met particulièrement en valeur la faiblesse des crédits accordés à la province, d'autant plus criante lorsqu'on observe le niveau de subvention destiné aux transports parisiens.

Il est vrai que les crédits pour les tramways et métro de province sont - quasiment les seuls, d'ailleurs, - en hausse pour 1990 : + 12 % pour les autorisations de programme et + 24 % pour les crédits de paiement mais les fonds en cause restent sans commune mesure avec l'étendue des besoins, ainsi que l'ont souligné plusieurs membres de la commission, qui ont dénoncé la faiblesse des dotations disponibles.

Le caractère étique des crédits a été d'autant plus controversé par les élus locaux que, dans le même temps, le ministre chargé des transports annonçait son intention de procéder, à terme, à la libéralisation des tarifs dans le transport collectif urbain. Or, si les organisateurs de transports se félicitent de cette initiative, ils n'attendent pas de cette liberté retrouvée de hausse spectaculaire de recettes au moment où les municipalités cherchent à encourager l'utilisation des transports en commun(1).

Signalons enfin que le Conseil national des transports a évalué à 40 milliards, d'ici à l'an 2005, les besoins liés aux seules infrastructures, montant à rapprocher des 2 milliards promis par l'Etat pendant la durée du Xème Plan, pour la réalisation des opérations de transport en commun en site propre.

(1) Cf. notamment les Echos du 13 novembre 1989.

IV. LE TRANSPORT ROUTIER

1. L'évolution du trafic routier de marchandises en 1988

Un progrès important de l'activité est enregistré en 1988 (+ 12 %), confirmant, en l'accentuant, la reprise des trafics observée ces dernières années. Le volume transporté en 1988, près de 112 milliards de tonnes-kilomètres, dépasse nettement le maximum atteint en 1980.

A l'exception des produits énergétiques, la croissance de l'activité du transport routier se répartit sur l'ensemble des types de marchandises transportées :

- agro-alimentaire : + 11,4 %
- produits métallurgiques : + 15 %
- matériaux de construction : + 15 %
- chimie : + 14 %
- machines, véhicules, objets manufacturés : 11,3 %.

Les analyses pour 1989 permettent de penser que le prolongement de la croissance du transport routier de marchandises va se poursuivre à un rythme légèrement atténué, mais qui restera soutenu.

Globalement, le route continue d'assurer une part toujours croissante du trafic de marchandises. Cet état de fait, qui ressort nettement du tableau suivant, n'a pas manqué d'inquiéter fort votre commission qui s'est notamment préoccupée de la croissance du trafic, porteuse de risques, en particulier pour ce qui concerne le transport de produits dangereux.

**RÉPARTITION MODALE CALCULÉE
A PARTIR DES TONNES-KILOMÈTRES DU TRAFIC DE MARCHANDISES**

(En pourcentage)

	1974	1984	1985	1986	1987	1988
Routes (1)	52,1	57,4	58,5	61,3	63,6	65,8
Fer (2)	40,4	36,8	36	33,5	31,7	29,9
Voie d'eau (3)	7,5	5,8	5,5	5,2	4,7	4,3
Total	100	100	100	100	100	100

(1) Enquête R.R.M. : véhicules français uniquement, de trois tonnes et plus de charge utile, et de moins de quinze ans d'âge, sur parcours intérieur seul. Compte d'autrui + compte propre.

(2) Non compris les wagons de particuliers vides et les expéditions.

(3) Trafic fluvial, non compris bateaux de mer

Source O.E.S.T. SNCF-ONN

2. La préparation des échéances européennes

Si la politique menée par l'Etat vis-à-vis des entreprises du secteur ne consiste pas à se substituer à l'initiative et aux responsabilités des chefs d'entreprise, trois types de mesures permettront de placer les entreprises dans des conditions accrues de compétitivité.

a) La déductibilité de la T.V.A. sur le gazole

Conformément aux engagements antérieurs, celle-ci passera, au 1er janvier 1990, de 70 % à 80 % et sera intégrale au 1er janvier 1992.

b) La suppression de la tarification routière obligatoire

La tarification routière obligatoire (T.R.O.) était applicable aux envois de plus de trois tonnes de marchandises générales à moyenne et longue distance et était élaborée par le Comité national routier, émanation des groupements professionnels routiers, organismes professionnels également chargés du contrôle de l'application de la T.R.O. auprès de leurs adhérents ; 20 % des transports réalisés en France exprimés en tonnage étaient assujettis à la T.R.O.

En application de l'ordonnance du 1er décembre 1986 et après concertation avec les organisations professionnelles, la tarification routière obligatoire a été abrogée avec effet au 1er janvier 1989 par le décret du 7 mai 1988. Cette abrogation avait été précédée, le 15 avril 1987, par un passage par une tarification dite "de référence" à caractère indicatif, mise en place avec l'accord des pouvoirs publics pour tous les envois précédemment assujettis à la T.R.O.

Ce nouveau dispositif est destiné à doter les entreprises d'un outil de travail adéquat leur permettant notamment d'apprécier les coûts d'exploitation.

c) Le remplacement des licences de transport par des autorisations de transport

Les licences de transport, autorisations administratives créées sous le régime de la coordination des transports et dont la délivrance s'effectuait dans le cadre de l'ouverture, à intervalles irréguliers et au plan national, de contingents, ne sont plus émises depuis 1983, date de l'ouverture du dernier contingent de licences à renouvellement périodique. Antérieurement à 1971, les licences délivrées l'étaient pour une durée indéterminée ; celles accordées à partir de cette date le sont pour une durée de sept années renouvelable et ont ainsi été qualifiées de licences à renouvellement périodique.

Les dispositions du décret du 14 mars 1986, relatif aux transports routiers de marchandises pris en application de la loi

d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, prévoient que les autorisations de transport, qui se substituent aux licences, sont délivrées par le préfet de région selon les orientations fixées par le ministre chargé des transports, au vu d'un rapport établi par le Conseil national des transports. La délivrance de ces autorisations est opérée au bénéfice d'entreprises justifiant de leur gestion et respectant la réglementation prise en application de la loi d'orientation des transports intérieurs, celle du code de la route ainsi que la réglementation relative au temps de travail et de repos des conducteurs. Les entreprises doivent également s'être acquittées, dans les délais prescrits, de leurs obligations envers les administrations fiscales et les organismes de sécurité sociale et d'allocations familiales.

Au cours des années 1987 et 1988, la capacité de transport a pu être globalement accrue de 15 % par an. La procédure ayant fonctionné à la satisfaction générale des professionnels, il a été décidé de la reconduire en 1989 en donnant aux régions la faculté de dépasser les limites précédemment fixées en tenant notamment compte de la présence dans la région de sièges sociaux d'entreprises de taille importante. Pour 1990, la politique à mener sera déterminée au vu des résultats de l'année 1989 et après rapport du Conseil national des transports.

Le décret du 14 mars 1986 prévoit, d'autre part, que les licences précédemment délivrées seront échangées, nombre pour nombre, contre des autorisations à la date de leur renouvellement, lorsqu'il s'agit de licences à renouvellement périodique, dans le cas de licences à durée indéterminée, au 1er janvier 1996.

En outre, dans le domaine de l'accès à la profession, une réforme limitée, touchant le programme de formation et les épreuves de l'examen, est intervenue dans le courant de l'année 1988. Une circulaire du 31 janvier 1989 a, par ailleurs, donné des instructions aux directions régionales de l'équipement pour rappeler et harmoniser les conditions de délivrance des attestations de capacité.

Enfin, une directive du Conseil des Communautés européennes du 26 juin 1989, ayant modifié certaines dispositions des directives C.E.E. du 12 novembre 1974 relatives à l'accès à la profession de transporteur routier, qui fixent les bases de notre réglementation nationale, il conviendra de modifier, avant le 1er janvier 1990, certaines dispositions du décret du 14 mars 1986 relatif aux transports routiers de marchandises en relevant

notamment le niveau de l'examen de capacité professionnelle et en instituant des dispositions relatives à la capacité financière.



Au cours d'une réunion tenue le 15 novembre 1989, la commission des Affaires économiques et du Plan, compte tenu notamment de la faiblesse des crédits destinés aux transports collectifs en province, qu'elle a vigoureusement critiquée, a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits destinés aux transports terrestres dans le projet de budget pour 1990.