

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1988.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur
le projet de loi de finances pour 1989, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE
NATIONALE.

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucournet, Philippe François, vice-présidents ; Serge Mathieu, René Trégouet, 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 Chery, 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 Prouvoyeur, 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.) : 160 et annexes, 294 (annexe n° 33), 299 (tome XII) et T.A. 24.

Sénat : 87 et 88 (annexe n° 31) (1988-1989).

SOMMAIRE

	Pages
	-
INTRODUCTION	5
I. LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS	9
A. LES RESULTATS DE LA S.N.C.F. FACE AUX OBJECTIFS DU CONTRAT DE PLAN	10
1. L'évolution des trafics	10
a) <i>Le trafic voyageurs</i>	10
b) <i>Le trafic de marchandises</i>	10
2. Les résultats financiers de l'entreprise	12
a) <i>Le résultat d'exploitation</i>	12
b) <i>La poursuite de l'endettement</i>	13
B. LES CREDITS BUDGETAIRES AFFECTES A LA S.N.C.F.	14
1. Le financement de la caisse des retraites de la S.N.C.F.	15
2. La compensation pour tarifs sociaux	16
3. Le financement des lignes d'intérêt régional	17
4. Les dotations en capital accordées par l'Etat	18

	Pages
	-
C. LES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.	19
1. Les ressources disponibles	19
2. Les opérations relatives aux lignes à grande vitesse	20
<i>a) La poursuite des travaux du T.G.V. Atlantique</i>	20
<i>b) La création de la ligne T.G.V. Nord</i>	22
<i>c) L'état d'avancement des études préliminaires à la création d'un T.G.V. Est</i>	26
<i>d) L'interconnexion des liaisons à grande vitesse en Ile-de-France</i>	27
3. L'amélioration des équipements existants	29
<i>a) L'électrification des lignes</i>	29
<i>b) Les investissements de sécurité</i>	29
II. LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS	32
A. L'EVOLUTION DES TRAFICS	32
1. Le trafic du métro	32
2. Le trafic du R.E.R.	33
B. LES INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P.	34
1. Les crédits disponibles	34
2. Les améliorations apportées au réseau	35
<i>a) Les prolongements de ligne</i>	35
<i>b) L'interconnexion des lignes de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P.</i>	36
<i>c) Les conditions de fonctionnement du réseau</i>	37
3. Le lancement d'opérations nouvelles	38

	Pages
	-
C. LES RESULTATS FINANCIERS DE LA R.A.T.P.	39
1. La poursuite de la politique de rattrapage tarifaire	39
2. Le bilan financier de la R.A.T.P.	40
<i>a) Les charges de l'entreprise</i>	40
<i>b) Le financement des besoins</i>	40
3. Le désendettement progressif de l'entreprise	42
<i>a) L'évolution de l'endettement</i>	42
<i>b) La structure de la dette</i>	43
III. LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE	44
A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	44
1. Les aménagements d'infrastructures	44
2. Les contrats de productivité des transports urbains	44
B. LES TRANSPORTS INTERURBAINS	45
IV. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	45
A. LA CROISSANCE CONTINUE DU TRAFIC ROUTIER	45
1. L'augmentation des tonnages transportés	45
2. L'accroissement des parts de marché de la route	46
B. LA PREPARATION DES ECHEANCES EUROPEENNES	47
1. Le régime de tarification applicable	47
2. Les règles d'accès au marché intérieur	47
3. L'accès au trafic international	48
4. Les mesures fiscales spécifiques	48

Mesdames, Messieurs,

Le budget des Transports et de la Mer enregistre, pour 1989, une augmentation importante tant en terme d'autorisations de programme (+ 4,7 %) que de moyens de paiement (+ 5,6 %).

Atteignant 53,4 milliards de francs, il constitue le cinquième budget civil de l'Etat, avec un pourcentage de progression très supérieur à celui accordé à l'ensemble du budget pour 1989 (+4,5%), alors même qu'il ne constituait pas l'une des grandes priorités affichées par le Gouvernement.

Sur cet ensemble, les transports terrestres s'arrogent la part essentielle, avec 39,4 milliards de moyens d'engagement (D.O.+A.P.) et 39,5 milliards de moyens de paiement (D.O.+C.P.).

Les dépenses ordinaires relatives au fonctionnement et aux interventions publiques s'élevant à 38,3 milliards, les autorisations de programme atteindront plus d'un milliard (+ 10 % par rapport à 1988) et les crédits de paiement 1,1 milliard (+ 5,2 %). Le tableau ci-après retrace la place des transports terrestres dans l'ensemble du budget alloué au secteur des transports :

RÉCAPITULATIF DES CRÉDITS

(En millions de francs.)

	1988				1989			
	A.P.	D.O.	C.P.	D.O. + C.P.	A.P.	D.O.	C.P.	D.O. + C.P.
Aviation civile	2 715	1 692	2 646	4 338	2 709	2 412	2 557	4 969
B.A.N.A. (hors personnels)	470	543	586	1 129	550	952	693	1 645
Total A.C. + B.A.N.A. .	3 185	2 235	3 232	5 467	3 259 +2,3 %	3 364 +51 %	3 250 +0,6 %	6 614 +21 %
Météorologie	118	618	128	746	125 +6 %	658 +6,5 %	125 -2,3 %	783 +4,9 %
Transports terrestres	948	37 222	1 078	38 300	1 044 +10 %	38 358 +3 %	1 134 +5,2 %	39 492 +3 %
Sécurité routière	282	362	253	615	412 +46 %	366 +1,1 %	228 -9,9 %	594 -3,4 %
Mer	676	4 886	581	5 467	614 -9 %	5 408 +10,7 %	554 -4,6 %	5 962 +9 %
Total Transports et Mer .	5 209	45 323	5 272	50 595	5 454 +4,7 %	48 154 +6,2 %	5 291 +12,3 %	53 445 +5,6 %
Evolution du total des dépenses définitives de l'Etat	»	»	»	»	»	»	»	+4,5 %

Les actions prioritaires retenues visent d'abord à moderniser et accroître la productivité de ce secteur de l'économie, notamment dans l'optique de la préparation des échéances européennes de 1992. Ainsi, des autorisations de programme, à hauteur de 16,5 millions de francs, sont inscrites pour permettre l'adaptation des entreprises de transport de marchandises au marché libre européen.

Elles ont surtout pour objectif premier d'adapter le système ferroviaire aux besoins actuels : le budget des transports terrestres est à 80 % destiné au financement de la S.N.C.F., qui absorbera, en 1989, près de 32 milliards de francs (+ 4,2 %).

De ce fait, et conformément aux dispositions du contrat de plan signé entre l'Etat et la S.N.C.F., les contributions accordées par l'Etat à l'établissement public, au titre de son compte d'exploitation, comporteront pour 1989 :

- un concours exceptionnel de près de 4 milliards destiné à accompagner et à conforter l'effort entrepris par l'entreprise en vue d'un redressement financier, ainsi qu'à alléger l'endettement résultant de l'insuffisance de fonds propres de l'ancienne S.N.C.F. ;

- une dotation de plus de 10 milliards pour permettre à la société nationale d'harmoniser ses conditions d'exploitation avec celles des différents modes de transport et pour tenir compte des responsabilités spécifiques qui lui sont conférées en matière d'infrastructures ;

- une subvention d'environ 12 milliards et demi au titre de la normalisation des charges de retraites - après une économie de 42 millions de francs, permise par l'augmentation de 0,2 % sur les charges sociales -.

A ces dotations, il convient aussi d'ajouter, d'une part, 3,7 milliards de francs destinés à l'exploitation des services d'intérêt régional, d'autre part, 1,4 milliard au titre de la compensation pour tarifs sociaux.

La troisième priorité se rapporte au **développement des transports collectifs urbains et non urbains.**

Fraction essentielle à ce titre, la contribution de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens est fixée à 4,85 milliards de francs, versée principalement à la R.A.T.P. - près de 4 milliards, dont 3,9 au titre de l'indemnité compensatrice auxquels s'ajoutent environ 100 millions de francs pour compensation des réductions tarifaires-, le solde revenant à la S.N.C.F. pour son réseau banlieue (800 millions) et à la desserte interne des villes nouvelles (1 million).

En matière d'investissement, les autorisations de programme s'élèvent à 306 millions de francs, contre 200 en 1988 et serviront notamment à financer en Ile-de-France les opérations de prolongement du R.E.R. A jusqu'à Eurodisneyland, la création du site propre Saint-Denis-Bobigny, le prolongement de la ligne 1 à la Défense, le "Trans-Val de Marne", la gare de Clichy et la modernisation de la ligne C du R.E.R. par le système Sacem.

Les autres régions bénéficieront d'une dotation de 385 millions de francs en autorisations de programme (+ 11 %) destinée, d'une part, à la réalisation de tramways et de métros (295 millions de francs), d'autre part, à la politique contractuelle menée par l'Etat afin de promouvoir les transports collectifs urbains et non urbains (90 millions de francs, dont 30 millions au

titre des aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains).

Enfin, 27 millions de francs sont prévus en autorisations de programme dans le domaine des études, de la recherche, du développement et de l'expérimentation de transports collectifs sous forme de subventions.

A l'issue de cette présentation très générale des crédits destinés aux transports terrestres pour 1989, votre Rapporteur vous propose d'étudier l'activité des différentes composantes de ce secteur économique en 1987 et 1988.

I. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Les résultats enregistrés par la S.N.C.F. en 1987 et pour le premier semestre 1988 doivent s'apprécier par rapport aux objectifs assignés par le contrat de plan pour la période 1985-1989, conclu, après deux ans de négociations, en avril 1985, entre l'Etat et l'entreprise ; et principalement par rapport à son objectif central, qui consistait en un retour à l'équilibre financier de la société nationale en 1989.

Sa réussite supposait, pour la S.N.C.F., la recherche de gains de productivité importants (2 % par an) et la conduite d'une politique commerciale dynamique pour accroître le trafic voyageurs (+ 1,5 % par an) et augmenter le tonnage de marchandises transportées (+ 1 % environ chaque année) ; pour sa part, l'Etat s'engageait à maintenir ses concours, selon des formules paramétrées correspondant à peu près à une forfaitisation en francs constants (environ 35 milliards de francs) et garantissait un niveau suffisant d'investissement (45,6 milliards de francs 1985 pour la durée du plan, banlieue parisienne comprise).

Les objectifs quantitatifs inscrits au contrat de plan avaient été déterminés en fonction des données économiques prévisibles en 1985.

A. LES RESULTATS DE LA S.N.C.F. FACE AUX OBJECTIFS DU CONTRAT DE PLAN

1. L'évolution des trafics

a) *Le trafic voyageurs*

Les résultats enregistrés par la S.N.C.F. en matière de trafic passagers, exprimés en milliards de voyageurs-kilomètres, sont retracés dans le tableau suivant :

Réseau principal Trains rapides et express	1985	1986	1987	1988 (prévision)
Objectif du contrat de plan	46,85	47,42	47,98	48,55
Résultat	46,85	45,46	45,52	47,10
(dont T.G.V.)	(8,72)	(8,82)	(9,70)	(10,5)
Evolution du produit moyen tarifaire (centimes/V.K. ; H.T.)	30,59	31,49	32,45	33,5

L'évolution des trafics montre qu'après s'être éloignée très nettement des objectifs du contrat de plan - notamment en raison des grèves qui ont paralysé l'activité de la S.N.C.F. au cours de l'hiver 1986-1987 - l'entreprise anticipe, pour 1988, sur une progression plus favorable mais qui reste en retrait des seuils prévus.

b) *Le trafic de marchandises*

Le transport de fret de la S.N.C.F. est en recul depuis 1985 ainsi qu'il apparaît dans le tableau ci-après :

Marchandises en milliards de tonnes-kilomètres	1985	1986	1987	1988 (prévision)
Objectif du contrat de plan	54,8	55,1	55,3	55,7
Résultat	54,22	50,15	49,79	48,5
Produit moyen tarifaire (centimes/T.K. ; H.T.)	27,44	27,74	26,92	25,8

● Le trafic réalisé en 1987 dans le cadre de l'activité fret a marqué, par rapport à 1986, une régression de 2,5 % en tonnage mais est resté pratiquement stable en tonnage-kilomètres. Ces statistiques recouvrent des évolutions contrastées selon les différents marchés.

Les trafics lourds ont accusé une baisse sensible, particulièrement forte pour le charbon destiné à E.D.F. et pour les produits pétroliers, fortement concurrencés par les autres modes de transport. Les transports liés à la sidérurgie ont également régressé d'environ 2,8 % en tonnes et 5,7 % en tonnes-kilomètres. Seuls les produits de carrière et matériaux de construction ont bénéficié d'une activité soutenue des chantiers de Travaux publics (+ 1,9 % en tonnes et + 0,7 % en tonnes-kilomètres).

● Pour 1988, la S.N.C.F. envisage de réaliser un trafic d'environ 48,5 milliards de tonnes-kilomètres.

Les résultats cumulés des six premiers mois de l'année font apparaître, par rapport à 1987, une légère hausse en tonnage (+ 0,1 % en tonnes et + 1,1 % en tonnes-kilomètres).

Cependant, les prévisions de recette ne pourront sans doute pas être atteintes en raison de la baisse des prix des transports routiers qui obligent les vendeurs S.N.C.F. à réduire leurs tarifs pour maintenir, dans la mesure du possible, les parts de marché du fer.

● Pour 1989, selon les premières projections, la prévision de trafic pourrait s'élever à environ 47,5 milliards de tonnes-kilomètres.

2. Les résultats financiers de l'entreprise

a) Le résultat d'exploitation

Le redressement financier de la S.N.C.F., amorcé en 1985, s'est poursuivi en 1987 ainsi qu'en témoigne le tableau suivant :

RÉSULTAT D'EXPLOITATION HORS PROVISION POUR RISQUE DE CHANGE

(En millions de francs.)

	Objectif du contrat de plan		Résultat
	Francs 1985	Francs courants	
1985	- 4 600	- 4 600	- 4 370
1986	- 3 800	- 3 990	- 4 052
1987	- 2 200	- 2 386	- 1 986
1988 (prévision)	- 1 200	- 1 258	- 1 258

Pour 1985, l'objectif de résultat a été dépassé ; il a été presque atteint en 1986 malgré une conjoncture économique difficile et des conflits sociaux dont l'incidence financière a été estimée à 900 millions de francs environ sur le résultat final ; la tendance au rééquilibrage des comptes s'est confirmée pour 1987.

A un an de l'achèvement du contrat de plan, un bilan d'étape de son application peut être esquissé.

Il apparaît, tout d'abord, que, si la croissance d'ensemble de l'économie a évolué dans le sens des prévisions retenues, des éléments majeurs ont modifié l'environnement concurrentiel : la baisse du prix du pétrole, du dollar et du coût des transports routiers de marchandises a entraîné un accroissement rapide de la circulation routière et du transport aérien, préjudiciable à l'évolution des trafics de la S.N.C.F.

En effet, le trafic voyageurs est en baisse légère depuis deux ans et demi - hormis sur la ligne du T.G.V. Sud-Est - et la régression du trafic marchandises a contraint l'entreprise à accentuer ses efforts de productivité en accélérant la baisse des effectifs, de 242.091 agents en 1985 à 222.426 à la fin de 1987.

Toutefois, compte tenu de certaines incidences favorables de la baisse du dollar (allègement de la dette extérieure de l'entreprise, réduction de sa facture énergétique) et de la contribution significative du T.G.V. Sud-Est (1), l'objectif de retour à l'équilibre des comptes en 1989 apparaît possible.

L'amélioration constatée depuis 1985 reste néanmoins fragile compte tenu de la vulnérabilité de la S.N.C.F. aux variations des trafics et à la concurrence accrue entre les modes de transports.

b) La poursuite de l'endettement

L'importance de l'endettement de la S.N.C.F. est l'un des facteurs les plus préoccupants de la situation financière de l'entreprise. Avant l'entrée en vigueur du contrat de plan, il ne cessait de croître parce que la S.N.C.F. devait financer non seulement ses investissements nouveaux, tels le T.G.V. Sud-Est (plus de 9 milliards de francs) et les électrifications, sans concours de l'Etat, mais encore l'autofinancement négatif résultant de ses pertes d'exploitation. Le contrat de plan a donc fait de la stabilisation de l'endettement l'un des objectifs assignés à l'entreprise. L'évolution récente peut être retracée comme suit :

Endettement (long terme) S.N.C.F.	Montant milliards de francs	Pourcentage devises étrangères
1982	51,5	44,8
1983	65,1	49,9
1984	74,2	49,9
1985	76,4	46,3
1986	78,7	44,1
1987	83,9	40,4

Le montant de l'endettement à long terme de la S.N.C.F. s'élève, fin 1987, à près de 84 milliards de francs et s'est accru de 5,1 milliards par rapport à 1986. Les emprunts émis en France représentent 50 milliards de francs, soit 59,6 %, et les emprunts à l'étranger 34 milliards, soit 40,4 %.

Les récentes décisions du Gouvernement qui confient à la S.N.C.F. le soin de réaliser directement la ligne nouvelle du

(1) Les recettes voyageurs du T.G.V. Sud-Est se sont élevées à 4,1 milliards de francs en 1987, pour des dépenses d'exploitation de 1,6 milliard.

T.G.V. Nord et l'interconnexion en Ile-de-France, venant s'ajouter aux T.G.V. Sud-Est et Atlantique, ne permettront pas une stabilisation de l'endettement de la S.N.C.F. à la fin du présent contrat de plan. Dans cette perspective et selon des simulations réalisées par l'entreprise, l'endettement atteindrait 100 milliards de francs en 1989, 113 milliards en 1991 et 118 milliards en 1992.

Il conviendra de tenir compte de ces tendances lors de l'établissement du prochain contrat de plan qui couvrira les années 1990 à 1994 incluses. L'article 29 du cahier des charges de la S.N.C.F. prévoit en effet que c'est par un tel contrat que sont déterminés les objectifs assignés à l'entreprise et les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre. Les négociations préalables à cet établissement devaient s'engager au cours du deuxième semestre 1988.

Ce nouveau contrat devra parfaire et consolider le retour à l'équilibre d'exploitation de la société nationale. Il lui faudra faciliter les capacités de l'établissement à dégager de l'autofinancement, afin de participer au ralentissement de la croissance de l'endettement.

Par ailleurs, couvrant une période cruciale pour l'évolution de la Communauté européenne, il est indispensable que ce contrat comporte des orientations de développement adaptées à la situation prévisible ainsi créée.

B. LES CREDITS BUDGETAIRES AFFECTES A LA S.N.C.F.

Parmi les dotations budgétaires allouées à la S.N.C.F. pour la période 1987-1989 précisées dans le tableau ci-après, les lignes les plus importantes concernent, d'une part, le financement des charges de retraite, d'autre part, la contribution aux charges d'infrastructure, enfin, la compensation pour tarifs sociaux. S'y ajoutent les fonds destinés aux services d'intérêt régional et les concours exceptionnels ouverts à l'entreprise.

En outre, des dotations en capital ont été accordées à la S.N.C.F. pour 1987 et 1988.

DOTATIONS BUDGÉTAIRES A LA S.N.C.F.

(En millions de francs.)

Articles du cahier des charges		1987 Loi de finances	1988 Loi de finances	1989 Projet loi de finances
	● <i>Ministère des Transports :</i>			
30	— Contribution aux charges de retraite	(4) 12 267,1	11 161	12 425
31	— Contribution aux charges d'infrastructure !	11 038	(5) 9 967,9	10 128,1
32-49	— Compensation pour tarifs sociaux (réseau principal et banlieue)	(3) 1 568,2	1 472,5	1 492
33	— Contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional	3 554	3 724,4	3 782
49	— Indemnité compensatrice banlieue parisienne	745,2	748,5	729,5
67	— Lignes maintenues pour la défense	7,1	7,2	7,4
38	— Concours exceptionnel	3 460	3 835,6	3 935
	Total ministère des Transports	(1) 32 639,6	(2) 30 917,1	32 499
	● <i>Ministère de la Défense :</i>			
32-41-49	— Réductions de tarifs (réseau principal et banlieue parisienne)	1 525	1 544,6	nd
	● <i>Ministère du Budget :</i>			
32	— Réductions de tarifs (réseau principal)	33	23	nd
38	— Contribution au titre de l'atténuation des charges d'emprunt	7	15	nd
	● <i>Ministère de la Justice :</i>			
32-41	— Réductions de tarifs (réseau principal)	9,1	9,9	nd
	● <i>Ministère de la Culture et de la Communication :</i>			
41	— Réductions de tarifs pour le transport de presse	110,3	136,4	nd
	Ensemble des concours	(1) 34 324	(2) 32 646	»

- (1) Ce montant ne tient pas compte de la compensation pour insuffisance de majoration tarifaire pour 1987 (article 34 du cahier des charges). Cette compensation, estimée à 129,6 millions de francs a pour but de couvrir la perte de recettes résultant de l'écart entre le taux de la majoration des tarifs voyageurs intervenue le 30 avril 1987 (+ 2,35 %) et le taux de majoration demandé par la S.N.C.F. en application de l'article 6 du contrat de plan (+ 3,3 %) à la même date. Elle a fait l'objet de mesures compensatoires.
- (2) Ce montant ne tient pas compte de la compensation pour insuffisance de majoration tarifaire pour 1988. Cette compensation, estimée à 241 millions de francs, a pour but de couvrir la perte de recettes résultant de l'écart entre le taux de la majoration des tarifs voyageurs intervenus le 1^{er} juin 1988 (+ 3,1 %) et le taux de majoration demandé par la S.N.C.F. en application de l'article 6 du contrat de plan (+ 3 % le 1^{er} janvier 1988).
- (3) Annulation de crédit de 3,314 millions de francs.
- (4) Y compris une annulation de crédit de 1 839,23 millions de francs et + 2 139 millions de francs au titre du collectif budgétaire de 1987.
- (5) L'Etat a par ailleurs versé une dotation en capital de 1 490 millions de francs au titre des grandes opérations de renouvellement de voies. Il en sera de même en 1989.

1. Le financement de la caisse des retraites de la S.N.C.F.

Les besoins de financement de la caisse des retraites de la S.N.C.F., en dehors de ses ressources propres, sont stables. On constate depuis quelques années, la quasi-stabilité de la contribution de l'Etat en francs constants ; si, depuis 1985, elle a varié, c'est en raison de la mise en place des mécanismes de compensation dont bénéficie le régime des cheminots. Pour 1989, le montant de la subvention de l'Etat aux charges de retraites de l'entreprise a été évalué à 12,4 milliards de francs ; elle s'élevait à 13 milliards en 1987 et 11,2 milliards en 1988.

Cette contribution tient compte, notamment, de l'évolution du nombre des retraités (droits directs et réversions) passés de 378.500 en 1988 à 376.000 en 1989 (- 0,6 %) et de celle de l'effectif des actifs cotisants : 209.000 agents en 1989 contre 216.800 l'année précédente (- 3,6 %).

La diminution du nombre de retraités, 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 prévisions à moyen terme tablent sur 364.300 personnes en 1990 et 333.100 à l'horizon 1995.

2. La compensation pour tarifs sociaux

Cette dotation a pour objectif de compenser la perte de recettes due à l'application de tarifs préférentiels sur demande du Gouvernement (réductions familles nombreuses, transports de militaires...).

Au titre des tarifs sociaux voyageurs figurant à l'annexe 4 du contrat de plan, la contribution de l'Etat (ministère des Transports), telle qu'elle résulte des derniers comptes établis par la S.N.C.F., s'élève pour l'année 1987 et pour le seul réseau principal à plus d'un milliard et demi de francs.

Conformément au contrat de plan, cette contribution est désormais globalisée.

Par ailleurs, aucun nouveau tarif commercial n'a été instauré en 1988. Il convient toutefois de noter que, le 26 octobre 1987, la S.N.C.F. a mis en place un nouveau dispositif tarifaire

destiné à développer les voyages de familles dénommé "carte kiwi".

Enfin, le Gouvernement a récemment décidé de ne pas remettre en cause les modalités d'octroi du billet populaire de congés annuels, alors que cette suppression avait été décidée par le Gouvernement précédent au début de l'année 1988.

3. Le financement des lignes d'intérêt régional

En 1984, sur la base de l'article 22 de la loi d'orientation des transports intérieurs et du cahier des charges de la S.N.C.F., a été engagée la procédure de conventionnement global permettant le financement des services d'intérêt régional par les collectivités locales.

Les régions, voire d'autres collectivités locales, peuvent disposer désormais de la responsabilité de l'organisation de ces services, le transfert de responsabilité s'accompagnant, conformément aux principes de la décentralisation, d'un transfert de ressources : la S.N.C.F. affecte au crédit du compte régional les moyens financiers assurant l'équilibre des services par prélèvement sur la contribution globale que lui verse l'Etat à ce titre (soit 3,7 milliards de francs en 1988 et 3,8 milliards de francs pour 1989).

Le pouvoir des régions s'est vu renforcé par la substitution, au régime de conventions séparées, d'un système de conventions uniques. La passation d'une seule convention entre chaque région et la S.N.C.F. permet la promotion d'une politique globale de transport, alors que dans les conventions séparées, il s'agissait d'opérations marginales se surajoutant à l'existant.

A l'heure actuelle, on dénombre dix sept conventions signées au niveau régional, auxquelles pourrait prochainement s'ajouter celle signée, en 1987, avec le département de la Charente maritime, si elle est reprise par la région et étendue à l'ensemble des services d'intérêt régional.

Si les perspectives tablant sur un conventionnement intégral avant la fin de 1989 se réalisent et sachant que dès 1987, 70 % de l'offre des services d'intérêt régional étaient conventionnés, on peut considérer que l'objectif fixé pour la fin du contrat de plan est d'ores et déjà dépassé.

Le bilan de la politique de conventionnement est positif, même si l'on observe des situations régionales très diversifiées.

Dans certaines régions, les élus ont choisi de limiter leurs actions à des aménagements ponctuels. Ailleurs, un redéploiement des dessertes a été mis en place avec un engagement financier des régions faible ou nul. Enfin, un certain nombre de conseils régionaux ont décidé d'instaurer une politique de développement nécessitant un engagement financier plus important.

Dans tous les cas, on peut noter que les restructurations des dessertes réalisées ont également entraîné une amélioration de leur gestion, grâce à la collaboration, avec la S.N.C.F., des régions soucieuses à la fois de limiter leur engagement financier et de répondre aux besoins locaux. A cet égard, il faut noter que les collectivités financent de nombreux investissements qui améliorent sensiblement l'offre régionale.

L'ensemble des mesures prises comporte également des effets positifs au niveau de la qualité de service, qui induit une croissance régulière du trafic dans la plupart des régions.

4. Les dotations en capital accordées par l'Etat.

● En 1987, ces dotations se sont élevées à 2,4 milliards de francs, dont 1,4 milliard destiné à la réalisation du T.G.V. Atlantique et 1 milliard au titre de la consolidation de deux avances d'actionnaires de 500 millions de francs consenties en 1970 et 1972.

● Pour 1988, elles ont atteint 1,7 milliard de francs, dont environ 1,5 milliard pour les grandes opérations périodiques d'infrastructure (entraînant l'atténuation, pour un même montant, de la contribution aux charges d'infrastructure du compte d'exploitation), et 210 millions de francs alloués au financement des électrifications du Plan ferroviaire breton et de la ligne Paris - Clermont-Ferrand (cette dernière dotation a été accordée par la loi de finances rectificative pour 1988).

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

1. Les ressources disponibles

● Pour 1987, le conseil de direction du F.D.E.S. avait fixé à 8,6 milliards de francs l'enveloppe des paiements permettant de faire face, conformément au contrat de plan Etat-S.N.C.F., au programme de base, à la poursuite du plan d'électrifications et à la réalisation du T.G.V. Atlantique (infrastructures et rames).

Ces dépenses ont été globalement effectuées, toutefois 128 millions de francs n'ayant pas été utilisés, l'entreprise a obtenu l'autorisation de reporter, sur l'exercice suivant, les crédits non consommés en supplément de l'enveloppe notifiée pour 1988 au titre du réseau principal.

● Pour 1988, les fonds disponibles s'élevaient à 7,2 milliards de francs en engagements et 9,1 milliards de francs en crédits de paiement. Cette dotation incluait une tranche de 53 millions de francs pour la livraison anticipée des rames destinées au T.G.V. Atlantique. L'incidence de cette accélération aura un impact financier de 500 millions de francs environ sur l'enveloppe de crédits 1989 "matériel roulant".

● Pour 1989, le programme d'investissement de la S.N.C.F. n'étant pas encore arrêté, il n'est pas possible d'en fournir les éléments chiffrés. Toutefois, sur la base de l'article 26 du contrat de plan, le programme de base et les électrifications du réseau principal se situeront aux alentours de 5,8 milliards de francs (1985). A ce montant, s'ajoute l'enveloppe de crédits relative au T.G.V. Atlantique ainsi que celle nécessaire pour le démarrage des premiers chantiers du T.G.V. Nord et de l'interconnexion des lignes à grande vitesse. Estimé en francs 1988, l'avant-projet de budget 1989 est de l'ordre de 9,5 milliards de francs.

2. Les opérations relatives aux lignes à grande vitesse

a) La poursuite des travaux du T.G.V. Atlantique

● L'état d'avancement des travaux

Outre l'achèvement de la plupart des chantiers d'infrastructure, l'année 1987 a été marquée par le début de la phase "superstructure", dont la première étape était la pose de la voie sur le tronc commun de la ligne nouvelle.

En ce qui concerne l'infrastructure, les dépenses comptabilisées s'élèvent à 6,1 milliards et les dépenses engagées à 8,6 milliards, soit respectivement 61 % et 85 % du coût total du projet. Pour le matériel roulant, elles atteignent respectivement 637 millions et 5,4 milliards, soit 8,5 % et 71,7 % du montant global des investissements.

La mise en service du tronc commun et de la branche Ouest, vers Le Mans et au-delà, est envisagée pour l'automne 1989. Celle de la branche Sud-Ouest, vers Tours et au-delà, initialement prévue pour l'automne 1990, pourrait, compte tenu de la progression des travaux, être avancée à l'été 1990 pour la desserte de Tours.

● Le financement du chantier

Conformément à la deuxième loi de plan, l'Etat participe, à hauteur de 30 %, aux dépenses d'infrastructures (installations fixes) de la ligne nouvelle du T.G.V. Atlantique. Pour tenir compte de la situation financière de l'entreprise au cours des années couvertes par le contrat de plan, l'Etat s'est efforcé d'anticiper ses versements, effectués à titre provisionnel, par rapport à l'échéancier des dépenses.

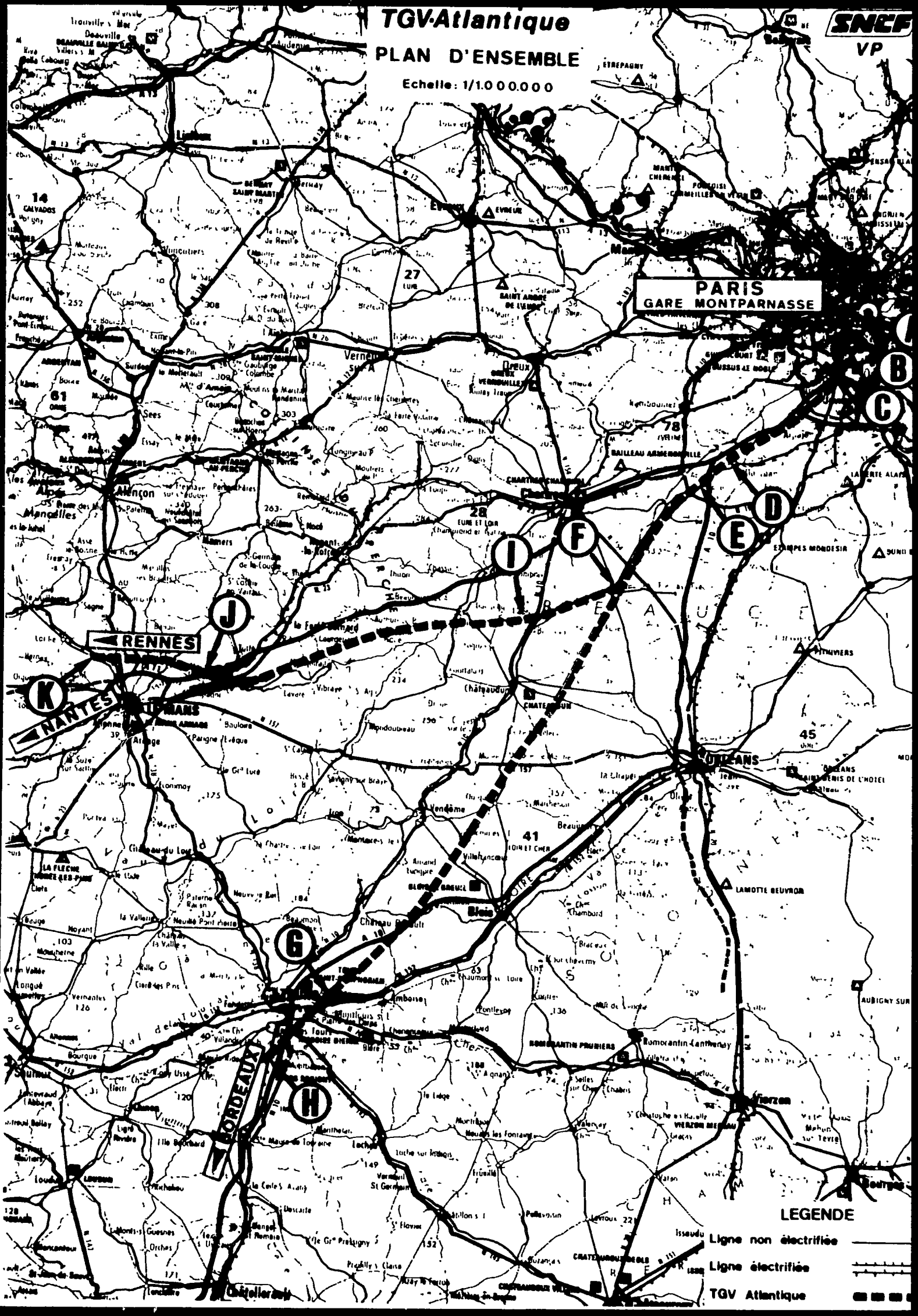
Dans le cadre des différentes tranches du F.S.G.T. (Fonds spécial de grands travaux) en 1985 et 1986, la S.N.C.F. a reçu 1,4 milliard de francs. Par ailleurs, en 1986, dans le cadre de la loi de finances rectificative, 200 millions de francs ont été inscrits et versés à la S.N.C.F. sur le budget de l'Etat.

Enfin, en 1987, l'Etat a accordé à la S.N.C.F. une dotation en capital de 1,4 milliard de francs, correspondant à sa participation pour 1987 et 1988.

TGV Atlantique

PLAN D'ENSEMBLE

Echelle: 1/1.000.000



PARIS
GARE MONTPARNASSE

RENNES

NANTES

ORLÉANS

LEGENDE

Ligne non électrifiée

Ligne électrifiée

TGV Atlantique

b) La création de la ligne T.G.V. Nord

La décision de réaliser la partie française, dite T.G.V. Nord, du projet de liaison à grande vitesse entre Paris, Londres, Bruxelles, Cologne et Amsterdam, a été prise le 9 octobre 1987. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet s'est déroulée du 31 mai au 12 juillet 1988.

● Le choix du tracé

Une commission d'étude réunissant notamment les représentants des collectivités territoriales concernées, des organismes socio-professionnels et des administrations et placée sous la présidence de l'ingénieur général Rudeau, a été mise en place au début de l'année 1987.

Outre le tracé élaboré par la S.N.C.F., qui longe l'autoroute A1, cette commission a étudié d'autres possibilités et notamment celle préconisée par l'Association "T.G.V. Amiens-Picardie-Normandie" qui passe par Amiens. Compte tenu des surcoûts engendrés par les différentes solutions consistant à infléchir le tracé du T.G.V. Nord pour permettre la desserte d'Amiens, la commission a finalement proposé le choix du tracé longeant l'autoroute A1, qui bénéficie de la rentabilité la plus élevée.

Ce choix a été confirmé par l'actuel Gouvernement, à l'issue d'une nouvelle concertation approfondie engagée à la fin du mois de mai 1988. Indiquons cependant que, jusqu'à une époque récente, les Amiénois ne désespéraient pas d'infléchir la décision des pouvoirs publics, ainsi qu'en témoigne, à titre anecdotique, le « document de contestation » reproduit ci-après.

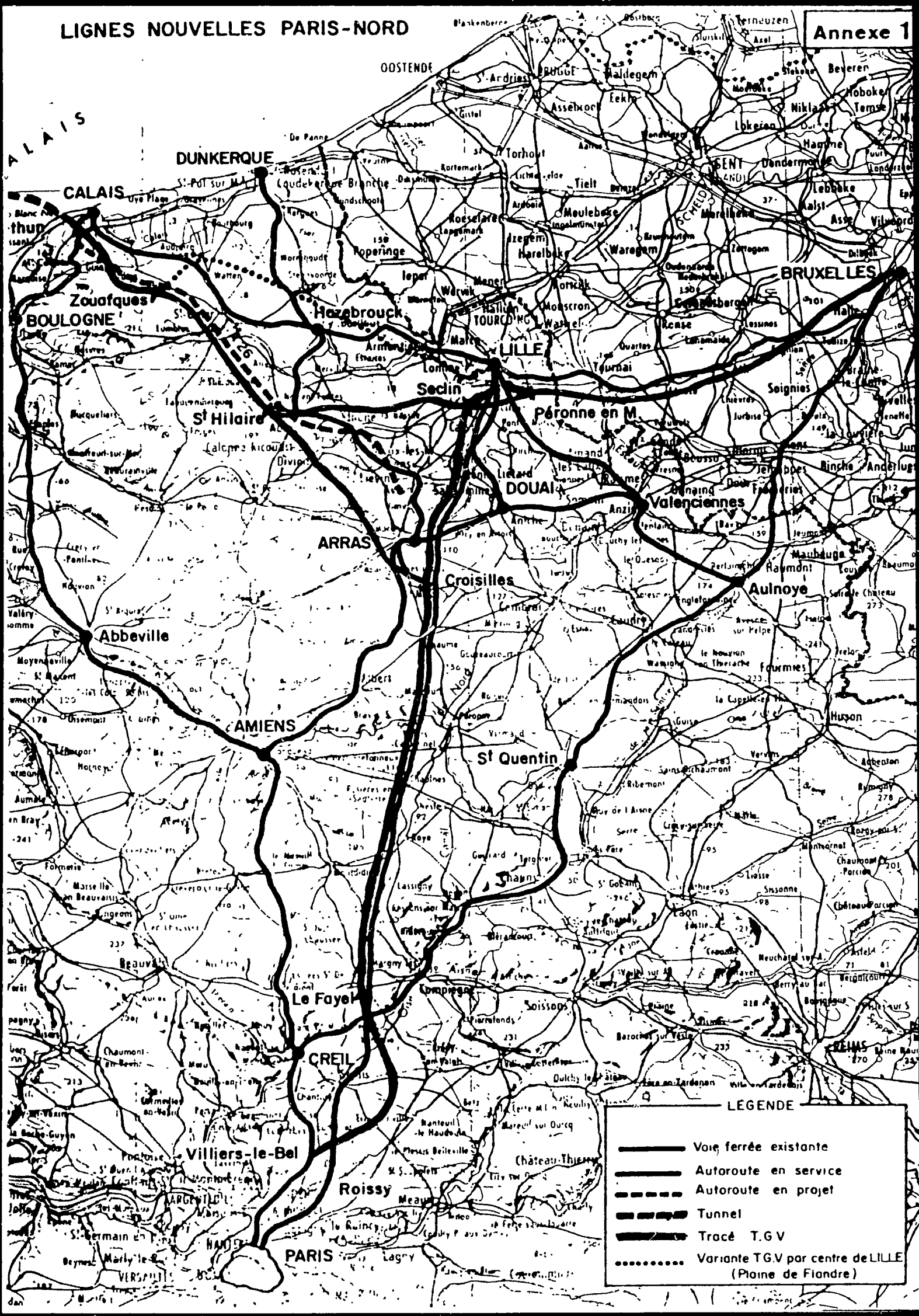
● Le financement de la ligne

Le financement du projet, dont le coût est estimé à 12 milliards de francs pour l'infrastructure et 5 milliards de francs pour le matériel roulant, est assuré par la S.N.C.F. Son taux de rentabilité interne est de 13 %.

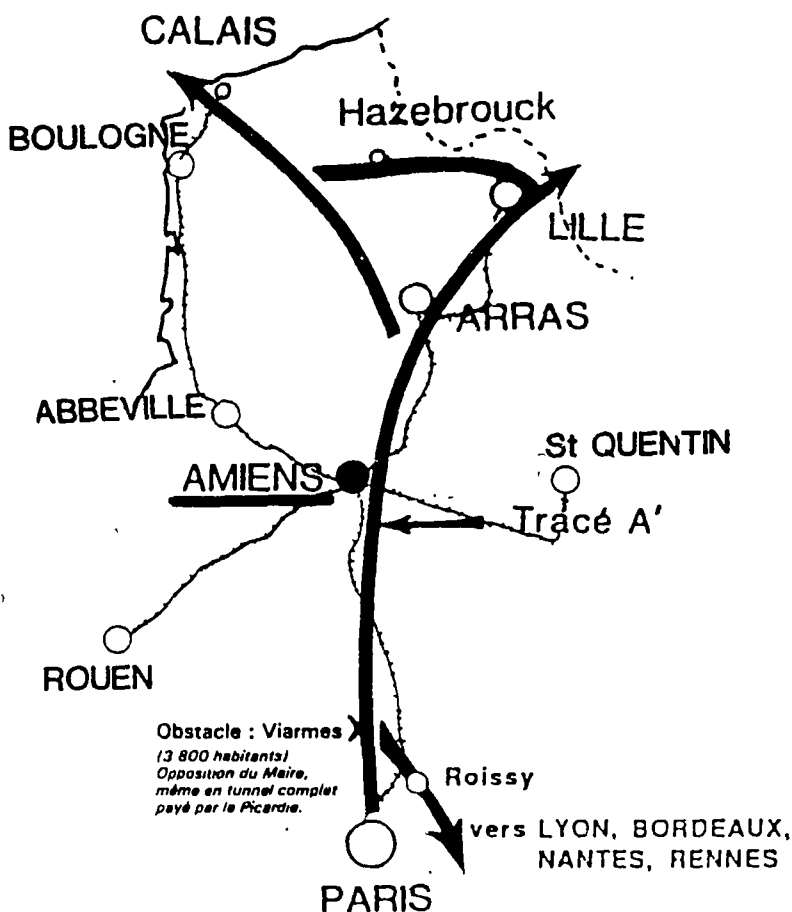
La mise en service de la ligne est prévue en 1993, année d'ouverture du tunnel sous la Manche.

Lors d'un prochain comité interministériel d'aménagement du territoire (1), le Premier ministre arrêtera, après concertation avec la région et les collectivités locales concernées, un programme d'ensemble des dessertes routières, autoroutières et ferroviaires de la Picardie à mettre en oeuvre en fonction de la réalisation du T.G.V. Nord.

(1) Le C.I.A.T. devrait avoir lieu le 17 novembre 1988.



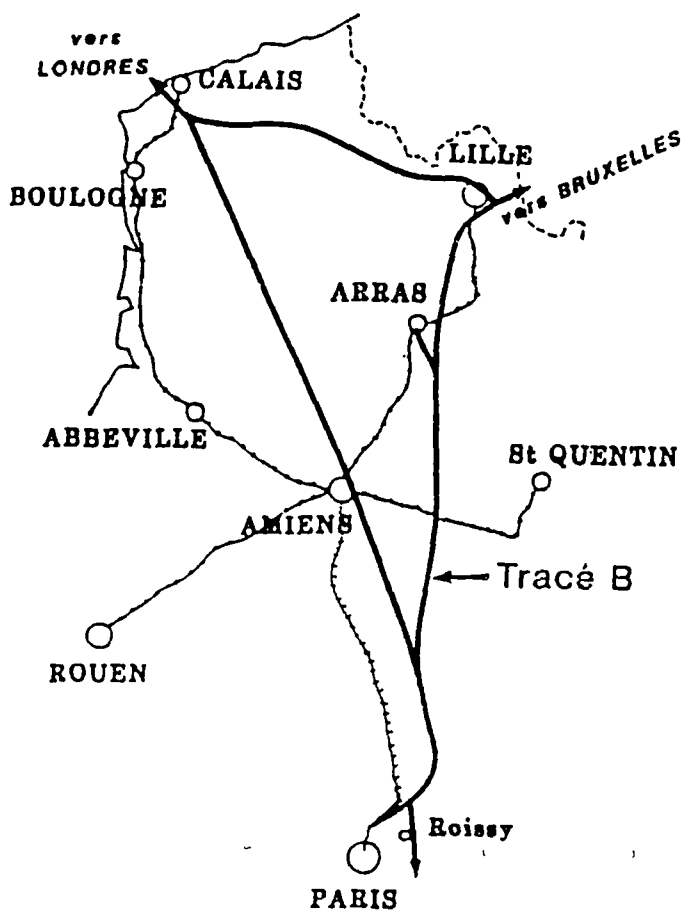
LE TGV NORD doit passer par AMIENS

A'

TRACÉ DES RÉGIONS

Économique et répondant à l'intérêt de l'ensemble du Nord-Ouest de la France



B

TRACÉ S.N.C.F.

100 km⁽¹⁾ de ligne nouvelle de plus qu'au petit triangle A' optimisé
⁽¹⁾ 160 km en intégrant AMIENS-ARRAS

A' = ÉCONOMIE DE 3 MILLIARDS DE F. !.

"Les distances les plus longues sont solennellement déclarées les plus courtes."

(Théorème des artistes - application au TGV Nord)

c) L'état d'avancement des études préliminaires à la création d'un T.G.V. Est


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, a remis un premier rapport d'étape aux ministres chargés des Transports de France et de République fédérale d'Allemagne au cours du premier trimestre 1988.


Le projet comporte une dimension internationale importante : le trafic ferroviaire intéressé représente actuellement 20 % environ du trafic intérieur français concerné et serait susceptible de doubler, à l'horizon 2000, en cas de réalisation de la liaison rapide. Il permettrait également d'améliorer certaines relations avec le Luxembourg et la Suisse.

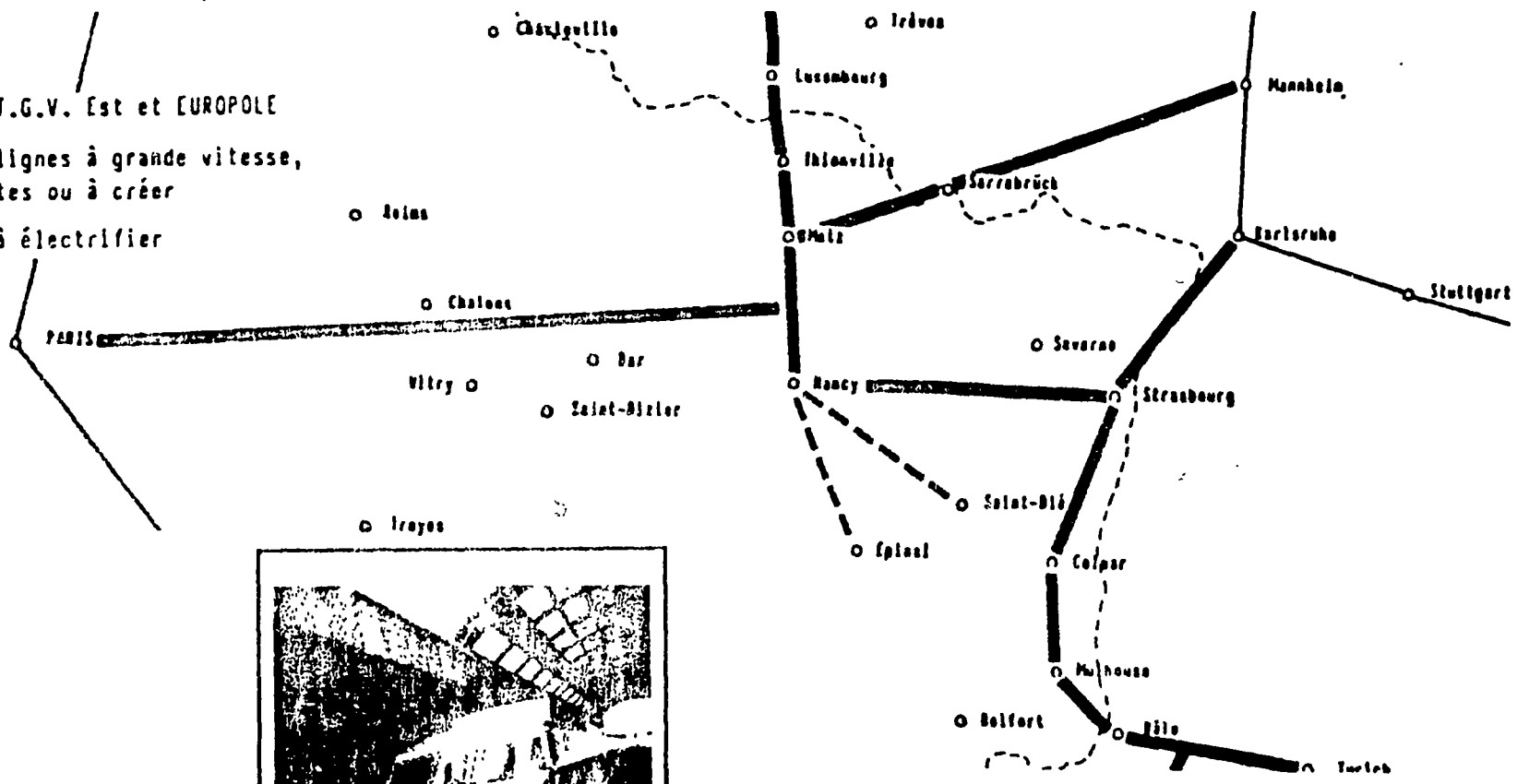
Un premier bilan économique du projet, parties française et allemande réunies, a été effectué et aboutit à un taux de rentabilité -relativement faible- de l'ordre de 4 %.

Le groupe de travail poursuit l'étude des différentes variantes de tracé - qui ne devrait pas, en tout état de cause ignorer la desserte de Strasbourg -, de leur coût, des prévisions de trafic et de la rentabilité du projet, et pourrait remettre son rapport à l'occasion du prochain sommet franco-allemand.

 Réseau T.G.V. Est et EUROPOLE

 Autres lignes à grande vitesse, existantes ou à créer

 Lignes à électrifier



d) L'interconnexion des liaisons à grande vitesse en Ile-de-France

Décidée le 9 octobre 1987, la ligne nouvelle d'interconnexion des T.G.V. Sud-Est, Atlantique et Nord à l'Est de Paris, a pour but l'établissement d'un nombre important de relations à grande vitesse de province à province. Elle constitue le maillon qui transforme les trois T.G.V. indépendants en un véritable réseau. Améliorant de façon importante les possibilités de transport entre les différentes provinces françaises, ce projet revêt une grande importance pour l'aménagement du territoire.

● Le tracé retenu

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 connecte sur les lignes existantes à Créteil.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique devait s'ouvrir en octobre 1988, pour permettre une mise en service de la ligne en 1993.

● Le financement du projet

Le financement du projet, dont le coût est estimé à 5,4 milliards de francs, est assuré par la S.N.C.F., Aéroports de Paris participant au financement de la gare T.G.V. pour un montant évalué à 350 millions de francs. Son taux de rentabilité interne s'élèverait à 11 %.

3. L'amélioration des équipements existants

a) L'électrification des lignes

Les électrifications en cours programmées sur le réseau principal concernent le Plan ferroviaire breton - pour lequel une mise sous tension de la section Saint Briec-Brest est prévue en 1989 en liaison avec l'arrivée du T.G.V. Atlantique - et la ligne Paris - Clermont-Ferrand, dont les travaux se poursuivent en vue d'un achèvement en 1991.

S'y ajoutent les travaux qui se terminent dans la vallée de la Tarentaise, cofinancés par l'entreprise et le département de la Savoie, ainsi que la modernisation de la section de ligne Calais - Hazebrouck, décidée comme mesure d'accompagnement du lien fixe transmanche pour le raccorder au réseau électrifié, programmée par la S.N.C.F. de manière à être mise en service avant l'ouverture du tunnel, en 1993.

Enfin, deux autres opérations, non prévues au contrat de plan mais susceptibles d'être engagées, font actuellement l'objet de négociations entre l'Etat, la S.N.C.F. et les collectivités locales concernées : d'une part, l'électrification de la ligne Mantes - Caen - Cherbourg (coût : 1,5 milliard de francs), d'autre part celle de Poitiers - La Rochelle (coût : 978 millions), permettant la mise en service de T.G.V. directs Paris - La Rochelle, sans correspondance à Poitiers.

b) Les investissements de sécurité

Dix morts et treize blessés, tel est le bilan définitif de l'accident ferroviaire survenu le 7 novembre dernier, en gare d'Ay (Marne) où l'express Luxembourg-Paris, mal aiguillé à la suite d'une erreur humaine a heurté une draisine sur une voie de service où travaillait une équipe d'ouvriers.

Ce nouvel accident -le septième de l'année 1988 qui restera dans l'histoire de la S.N.C.F. comme l'une des plus meurtrières- a relancé le sujet de la sécurité dans les transports en commun.

Rappelons notamment en effet, la collision de deux trains en gare d'Antibes, le 28 mai dernier, occasionnant 40 blessés ; le 27 juin, un train de banlieue percutait un convoi à l'arrêt en gare

de Lyon, causant 56 morts et 32 blessés, puis, quelques jours plus tard, le 19 juillet, un autre train de banlieue heurtait un butoir en gare de l'Est, faisant un mort et 57 blessés. C'est le lendemain de cette dernière catastrophe, que Philippe Rouvillois, alors Président de la S.N.C.F. avait dû remettre sa démission, remplacé depuis lors par M. Jacques Fournier.

L'accident d'Ay est survenu alors même que la S.N.C.F. venait de soumettre au Conseil d'administration de la société nationale, le 26 octobre dernier, un rapport sur l'amélioration de la sécurité des circulations, par lequel elle proposait d'une part, 4,1 milliards de francs de dépenses d'investissements en cinq ans dans le domaine des infrastructures, des automatismes et des équipements de sécurité, d'autre part, le renfort de 300 cheminots.

Les mesures proposées s'articulent autour de trois thèmes :

. L'amélioration du réseau

Elle porte principalement sur la région parisienne, zone de circulation très dense où le système de régulation ferroviaire est particulièrement à la merci d'un incident ou d'une faute humaine.

La S.N.C.F. propose en ce domaine le passage de 2 à 3 voies entre Aubergenville et Epône sur la ligne Paris-Mantes, la suppression du tronçon commun des lignes Paris-Pontoise et Paris-Monsoult à Paris-Nord (700 millions) et la réalisation d'un tunnel reliant la gare de Lyon à la station de Châtelet-les Halles (1,1 milliard).

. Le renforcement de l'automatisation de la conduite des trains

La S.N.C.F. souhaite passer du stade expérimental à la réalisation d'un système de contrôle de vitesse qui arrête d'urgence un train dont le conducteur ne respecte pas la vitesse imposée par les signaux.

● Les quarantes premières motrices seront équipées en 1989, en priorité sur les lignes à fort trafic (Paris-Lyon-

Marseille ; Paris-Tours-Bordeaux), avant une généralisation à l'ensemble du réseau électrifié en 1994.

● La ligne C du R.E.R. sera équipée d'un système d'aide à la conduite Sacem encore plus perfectionné vers 1991. Ces deux programmes sont estimés à 2 milliards de francs.

Enfin, diverses modifications seront accélérées, tel l'arrêt de l'effort de traction en cas de freinage (accident de la gare de l'Est) ou le remplacement du signal d'alarme classique par un signal vocal (accident de la gare de Lyon).

. La place de l'homme dans le dispositif sécuritaire

Plus que la création d'une police spéciale des chemins de fer et l'amélioration de l'ergonomie de la cabine de conduite, on retiendra la réflexion de fond menée par l'entreprise sur l'ensemble de la formation initiale et continue des conducteurs et sur la validité des règlements.

A moyen terme, les simulateurs de conduite, l'assistance par informatique aideront à la formation des personnes pour la gestion des situations exceptionnelles (coût : 70 millions sur quatre ans).

Un nouveau rapport sur la sécurité ferroviaire sera soumis au Conseil d'administration de la S.N.C.F. à la fin de 1989.

Soulignons toutefois que bien qu'évalué à 4,1 milliards de francs sur cinq ans, le renforcement de la sécurité du trafic ne coûterait, en fait à la S.N.C.F., que 300 millions par an.

En effet, le réseau banlieue, qui est le principal bénéficiaire de ce programme, est en tout état de cause pris en charge par l'Etat, la région et les collectivités locales, tant pour les dépenses d'investissement que de fonctionnement.

De plus, la S.N.C.F. espère probablement que l'Etat assumera, sur le réseau principal, une part de l'effort financier qui a lui-même suscité, bien que les déclarations récentes du Ministre chargé des Transports et de la Mer semble exclure, jusqu'à présent, une telle éventualité.

II. LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

A. L'EVOLUTION DES TRAFICS

1. Le trafic du métro

L'évolution du trafic du métro et des autobus depuis 1985 est retracée dans le tableau suivant :

(En millions de voyages.)

Trafic	1985	1986	1987
Métro	1 188,6	1 166,3	1 175,5
Bus Paris	312,1	319,4	315,5
Bus banlieue	437,2	447,7	447,5
Lignes affrétées	23,2	25,6	27,6

En données brutes, l'évolution à la hausse du trafic de 1987 n'est que de 0,3 % par rapport à 1986. En revanche, en données corrigées de l'incidence des grèves, la croissance est beaucoup plus nette et s'élève à + 0,8 % pour donner, en valeur absolue, un chiffre proche de la prévision budgétaire.

L'analyse des résultats mois par mois fait apparaître des évolutions très contrastées entre le premier et le second semestre.

La diminution du premier semestre (- 1,5 %) est imputable aux mauvais résultats des deux premiers mois de l'année qui, même après correction de l'effet des grèves, affichent une baisse de 4,6 % par rapport aux mois de janvier et février 1986. Les quatre autres mois du semestre ont vu la situation se stabiliser (+ 0,1 %) et la deuxième partie de l'année 1987 a fortement accentué cette amélioration (+ 3,4 %).

Les modifications d'infrastructure intervenues en 1987, parmi lesquelles le prolongement de la ligne n° 7 à la Courneuve, la mise en service de l'interconnexion complète sur la ligne B en septembre et la descente de certains trains de la ligne D depuis la gare du Nord jusqu'à Châtelet-les-Halles, n'ont eu qu'un impact très marginal sur l'évolution du trafic.

Les perspectives pour 1988 tablent sur une stabilisation du trafic.

2. Le trafic du R.E.R.

Le trafic du R.E.R.-R.A.T.P. a évolué comme suit :

R.E.R.

(En millions de voyages)

	1986	1987	En pourcentage
Bruts	291,1	291,1	+ 0,2
Corrigés des grèves	295,4	299,4	+ 1,4

De même que pour le trafic du métro, l'analyse des résultats mois par mois fait apparaître des évolutions contraires entre les deux semestres de 1987.

La diminution du premier semestre (- 6,9 %) est imputable non seulement à la grève de janvier 1987, mais également à la répercussion psychologique dans les mois qui ont suivi. La fin du premier semestre a vu la situation se stabiliser, et la deuxième partie de l'année 1987 a fortement accentué le redressement (+ 8,1 %).

Les améliorations d'infrastructure opérées en 1987 n'ont eu qu'un impact très limité sur l'évolution du trafic.

Corrigé de l'incidence des grèves, le pourcentage de croissance du trafic du R.E.R. est aussi faible sur l'ensemble de l'année 1987 (+ 1,4 % par rapport à 1986) qu'en 1986 (+ 1,2 % par rapport à 1985).

Les perspectives pour 1988 montrent qu'à la forte croissance du dernier semestre 1987 devrait succéder, en 1988, une stabilisation du trafic.

Le palier atteint est relativement élevé puisqu'il est d'environ 308 millions de voyages par an. Le budget initial 1988 de la R.A.T.P. avait été établi sur la base de 319 millions de voyages par an et le budget révisé l'estimait à 322 millions ; prévisions excessives au vu des résultats des premiers mois de l'année 1988.

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

1. Les crédits disponibles

Les investissements de la R.A.T.P. autorisés par le conseil de direction du F.D.E.S. pour 1988, portant sur 2,6 milliards de francs, sont retracés dans le tableau suivant :

(En millions de francs.)

	Engagement	Paiement
Titre I. — <i>Extension des réseaux, dont :</i>	640,8	462,5
— Études	4,1	7,2
— R.E.R.	59,8	175,4
— Métro	316,9	224,9
— Autres :	260	55
- Saint-Denis-Bobigny	110	15
- Trans-Val-de-Marne	150	40
Titre II. — <i>Amélioration de l'exploitation, dont :</i>	304,9	317
— R.E.R.	100,2	90,8
— Métro	127,9	140,5
— Autobus	53,8	62,1
— Autres	23	23,6
Titre III. — <i>Modernisation et gros entretien . .</i>	1 049,6	1 044
Titre IV. — <i>Matériel roulant, dont :</i>	685,7	837,2
— R.E.R.	222,7	455,2
— Métro	235,3	162,5
— Autobus	227,7	219,5
Titre IV. — <i>Participations</i>	0	6,2
Total	2 681	2 666,9

Les programmes d'investissements pour 1989 ne seront arrêtés par le Conseil de direction du F.D.E.S. qu'à la fin de 1988.

2. Les améliorations apportées au réseau

a) Les prolongements de ligne

Si aucune mise en service nouvelle n'était prévue en 1988, le prolongement de la ligne de métro n° 1 de Pont de Neuilly à La

Défense est en cours de réalisation pour une ouverture envisagée en 1992.

Divers prolongements demeurent à l'étude, parmi lesquels celui de la ligne 13 de Saint-Denis Basilique à Saint-Denis Université.

b) L'interconnexion des lignes de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P.

● Les réalisations

- L'interconnexion Nord - Sud

La ligne B du R.E.R. est constituée de l'ancienne ligne de Sceaux prolongée jusqu'à la gare du Nord, et de deux lignes du réseau Nord de la S.N.C.F. entre la gare du Nord et Mitry-Mory d'une part, et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle d'autre part. Depuis fin 1987, vingt trains interconnectés circulent dans chaque sens sur la ligne B. Depuis le mois de février dernier, celle-ci offre une correspondance avec la ligne C grâce à la gare nouvelle Saint-Michel - Notre-Dame.

- L'interconnexion Est - Ouest

Depuis la fin du mois de mai 1988, la ligne A du R.E.R. a été interconnectée avec les lignes S.N.C.F. du réseau Saint-Lazare à Nanterre Université. Dans une première phase, une liaison interconnectée en direction de Cergy a été mise en service offrant six trains par sens à l'heure de pointe. Une seconde phase interviendra au printemps 1989 avec la création d'une liaison interconnectée en direction de Poissy, de même capacité.

- La liaison Vallée de Montmorency - Invalides

Depuis septembre 1988, la ligne C du R.E.R. est raccordée à la ligne Argenteuil - Saint-Ouen modernisée. Une desserte en direction de Montigny - Beauchamp complètera cette liaison en 1989. Le coût total de l'opération est évalué à 1,7 milliard de francs.

● Les projets à moyen terme

Au printemps 1989, certains services de la ligne A du R.E.R. seront prolongés jusqu'à Poissy dans le cadre de l'interconnexion Ouest. Ces services interconnectés desserviront les gares S.N.C.F. de Sartrouville, Maisons-Laffite et Poissy à raison d'un train toutes les dix minutes en heure de pointe.

En 1988, doit être lancée l'opération de prolongement de la ligne A du R.E.R. entre Torcy et Chessy. Deux gares nouvelles sont prévues à Chessy (desserte d'Eurodisneyland) et à Bussy Saint-Georges (desserte du secteur III de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée). La réalisation de la gare de Bussy-Saint-Georges sera conditionnée par le développement de l'urbanisation dans ce secteur. Ultérieurement, une gare supplémentaire pourra éventuellement être réalisée dans le secteur IV de la ville nouvelle. La mise en service du prolongement est prévue pour 1992.

c) Les conditions de fonctionnement du réseau

La principale mesure destinée à améliorer le fonctionnement de la ligne A du R.E.R. consistera à mettre en service, à la fin de 1988, un système d'aide à la conduite et à la maintenance (Sacem). Ce dispositif très novateur permettra un contrôle permanent de la marche des trains rendant possible la réduction de l'intervalle entre deux trains, de 2 minutes 30 à 2 minutes. A la fin de 1988, ce nouvel intervalle sera pratiqué pendant 40 minutes à l'heure de pointe. Ultérieurement, il interviendra pendant une heure entière, au cours de laquelle la capacité du tronçon central de la ligne A sera portée de 44 000 voyageurs par sens à 54 000.

A plus long terme, il est envisagé de réaliser une infrastructure nouvelle destinée à décharger la ligne A qui risquerait, sinon, d'être à nouveau saturée du fait de la croissance attendue du trafic.

3. Le lancement d'opérations nouvelles

Le contrat de plan conclu entre l'Etat et la région Ile-de-France a défini les opérations à réaliser au cours de la période 1984-1988.

Au tableau ci-après, qui répertorie la liste des opérations nouvelles et fixe le montant prévisionnel des crédits qui s'y rapportent, il convient d'ajouter le prolongement de la ligne A du R.E.R. de Torcy à Chessy dont le lancement a été décidé pour 1988 et qui ne figure pas au contrat de plan.

(En millions de francs.)

	Coût total	Autorisation de programme de l'Etat	Autorisation de programme de la région	Etat d'avancement
1. Interconnexion Ouest	505	202	303	Mise en service en 1988
2. Pilotage automatique ligne A	150	60	90	Mise en service en 1988
3. Orry-Châtelet	200	80	120	En cours : mise en service partielle en 1988
4. Site propre St-Denis-Bobigny	520 (1)	260	222,5	Travaux en cours
5. Prolongement de la ligne 1 à la Défense	865 (2) (3)	268	402	Travaux en cours
6. Site propre Châtillon	110	55	55	Etudes en cours
7. TransVal de Marne	250	125	125	Lancement en 1988
8. Première tranche de la réouverture de la grande ceinture S.N.C.F.	445	178	267	Etudes en cours
Total général	3 045	1 228	1 584,5	

(1) Y compris un financement complémentaire de 37,5 millions de francs lié au projet de tramway entre Saint-Denis et Bobigny, à la charge du département de Seine-Saint-Denis.

(2) Y compris un financement complémentaire de 195 millions de francs (valeur 1984) qui sera dégagé par l'Etat pour 78 millions de francs d'autorisations de programme et par la région pour 117 millions de francs d'autorisations de programme

(3) Une convention entre la région et les collectivités locales concernées fixe le concours apporté à la région par celles-ci

C. LES RESULTATS FINANCIERS DE LA R.A.T.P.

1. La poursuite de la politique de rattrapage tarifaire

Depuis 1986, les hausses appliquées aux tarifs des transports publics de voyageurs en région parisienne (R.A.T.P. et S.N.C.F.-banlieue) ont été supérieures à l'augmentation générale des prix. Les moyennes des hausses tarifaires appliquées aux différents titres ont été de 8 % au 1er mai 1986, 5 % au 1er juin 1987 et 5,5 % au 1er août 1988.

A la politique de rattrapage tarifaire est assigné un double objectif :

- d'une part, augmenter la part des usagers dans la couverture des charges d'exploitation de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.-banlieue, qui, avant 1986, ne représentait que le tiers du total de leur financement :

1985	33,2 %
1986	33,9 %
1987	35,5 %
1988 (prévisions)	38,5 %

- d'autre part, limiter le montant global de la participation de l'Etat et des départements au titre des indemnités compensatrices et des compensations pour tarifs réduits, soit, au total, 7,4 milliards de francs.

Pour 1989, il est prévu de poursuivre cette politique en augmentant les tarifs de 3 à 3,5 points au-dessus des prix à la consommation.

A l'occasion de l'approbation du budget révisé de la R.A.T.P. pour 1988, le syndicat des transports parisiens a fixé le tarif d'équilibre de l'entreprise à 5,494 francs.

2. Le bilan financier de la R.A.T.P.

a) Les charges de l'entreprise

Les dépenses incombant à la R.A.T.P. sont retracées dans le tableau ci-après :

Charges H.T. (en millions de francs)	Résultats 1987	Budget révisé 1988
Consommations en provenance de tiers	2 360	2 407
Impôts (hors T.V.A.)	394	442
Charges de personnel	8 710	9 221
Provisions et amortissements	1 800	1 841
Autres charges	22	22
Total des charges d'exploitation ,	13 286	13 933
Charges financières	1 698	1 728
Charges exceptionnelles	248	60
Provision pour aléas	»	45
Total des charges	15 232	15 766
Solde créditeur	5	»
Ensemble	15 237	15 766

Plus de la moitié des dépenses est imputable aux frais de personnel. La forte progression de cette ligne en 1988 (+ 5,9 %), tandis que l'effectif moyen diminuait de 38.516 à 38.300 agents sur la même période, est due à l'augmentation importante de la dotation pour insuffisance du compte de retraite (1987 : 1,7 milliard de francs ; 1988 : 2,1 milliards de francs).

b) Le financement des besoins

La R.A.T.P. couvre l'essentiel de ses charges par les "produits du transports", ainsi qu'il apparaît dans le tableau suivant :

COMPTE DE RÉSULTAT

Produits H.T. (en millions de francs)	Résultats 1987	Budget révisé 1988
Produits du transport	13 309,9	13 505
Produits des activités annexes	255,6	268
Produits divers	1 100,2	1 143
Produits en atténuation des charges d'amortissement	317	624
(dont reliquat de versement de transport) .	»	(314)
Total produits d'exploitation ...	14 982,7	15 540
Produits financiers	140,2	115
Produits exceptionnels	113,9	35
Total des produits	15 236,8	15 690
Report à nouveau au 1-1-1988 .	»	76
Ensemble	15 236,8	15 766

Cette expression est toutefois trompeuse car elle ne correspond pas aux recettes directes de la R.A.T.P., mais inclut diverses participations, dont celle de l'Etat, calculée "après coup", pour permettre à l'entreprise d'équilibrer ses comptes.

Ainsi, les recettes directes de la R.A.T.P. se sont élevées, en 1987, à 5,5 milliards de francs, soit 33,9 % du montant des charges (d'exploitation et financières), et les prévisions pour 1988 s'établissent à 5,9 milliards de francs, soit 34,8 % du total des charges. A quoi il convient d'ajouter les participations :

- de l'Etat pour 4,3 milliards en 1987 et 1988, essentiellement au titre de l'indemnité compensatrice ;

- des collectivités locales à hauteur de 2,1 milliards pour chaque année (dont 200 millions pour compensation de tarifs sociaux) ;

- du syndicat des transports parisiens, au titre des compensations tarifaires, à concurrence de 2,3 milliards en 1987 et 2,1 milliards en 1988.

Signalons enfin que la compensation de l'Etat en 1989 a pu être seulement maintenue quasiment en francs constants grâce aux 314 millions de francs versés à la R.A.T.P. au titre du reliquat du versement de transport. Elle s'élèvera à 4 milliards de francs au titre de l'indemnité compensatrice et à 100 millions

environ pour compenser les réductions tarifaires accordées sur le réseau à la demande des pouvoirs publics.

La proportion respectivement assurée par chacune des parties prenantes dans le financement des charges d'exploitation de la R.A.T.P. s'établit donc ainsi :

(En pourcentage.)

	1984	1985	1986	1987	Budget révisé 1988
Usagers *	32,1	31,9	32,5	33,9	34,8
Employeurs (versement transport)	17,7	17,4	15,2	14,1	14,7
Etat	25,5	25,8	27,2	26,7	25,9
Collectivités locales	12	11,9	12,5	12,6	12,3
Autres	12,7	13	12,6	12,7	12,3
Total	100	100	100	100	100

(*) Y compris le remboursement par l'employeur, depuis le 1^{er} octobre 1984, de 50 % des titres d'abonnements de leurs salariés pour se rendre à leur lieu de travail. En excluant ce montant, la part assurée par l'usager s'élèverait à 27,8 % en 1987.

3. Le désendettement progressif de l'entreprise

a) L'évolution de l'endettement

L'évolution de l'endettement depuis cinq ans a été le suivant :

Encours de la dette en milliards de francs

au 31.12.1984	14,5
au 31.12.1985	16,3
au 31.12.1986	16,0
au 31.12.1987	15,5
au 30.06.1988	15,3

• Au début de 1986, la R.A.T.P. a remboursé par anticipation l'ensemble des prêts du F.D.E.S. (4 milliards de

francs) à l'aide d'une dotation en capital de 1,8 milliard de francs et d'un nouvel emprunt obligataire pour le complément.

● La baisse de la dette en 1987 s'explique par le report de l'émission obligataire, initialement prévue à l'automne 1987, en raison de l'évolution défavorable du marché financier.

● En 1988, un emprunt d'un montant de 2 milliards de francs a été lancé et libéré en deux fois, au cours des mois de mars et de septembre. L'encours de la dette au 30 juin inclut la première tranche, d'un montant de 800 millions de francs. En outre, il est prévu de lancer un nouvel emprunt de 1 milliard de francs d'ici à la fin 1988.

b) La structure de la dette

La structure de la dette est actuellement la suivante :

- prêts de la région Ile-de-France	15,9 %
- marché financier français	73,4 %
- marchés financiers étrangers	4,1 %
- emprunts auprès des établissements de crédits et divers	6,6 %

La part relative du marché financier français a continué de s'accroître fortement par rapport à 1985 et 1986, époque à laquelle elle ne représentait alors respectivement que 40,4 % et 61,9 % du volume global de la dette.

III. LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE

A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

1. Les aménagements d'infrastructures

Le budget pour 1989 propose d'inscrire, au titre des aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province -tramway et métros- une dotation de 295 millions de francs en terme d'autorisations de programme et de 274 millions au titre des crédits de paiement.

L'année 1989 va correspondre à l'achèvement de la ligne 1 bis de Lille et à la fin des principaux travaux de la ligne D du métro de Lyon. Elle va connaître également le lancement de trois nouvelles opérations pour lesquelles l'attribution de subventions de l'Etat a déjà été décidée : lignes de métros de Toulouse et Strasbourg, deuxième ligne de tramway de Grenoble. Par ailleurs, d'autres projets sont susceptibles d'être pris en considération dans le cadre de la préparation des prochains contrats Etat-région (métro Val de Bordeaux, deuxième ligne de tramway de Nantes, tramways de Rouen et Reims, prolongement du métro de Marseille....)

2. Les contrats de productivité des transports urbains

Le projet de budget de l'année 1989, établi sur la base de 30 millions de francs en autorisations de programme et 108 millions de francs en crédits de paiement, devrait permettre la conclusion d'une dizaine de contrats avec les autorités organisatrices de transports urbains.

B. LES TRANSPORTS INTERURBAINS

Au titre des transports collectifs régionaux, départementaux et locaux, le projet de budget propose d'accorder 60 millions de francs en autorisations de programme et 106,5 millions de francs en crédits de paiement.

Cette dotation a pour objet de conclure, avec les conseils généraux, des contrats de productivité permettant d'inciter au conventionnement des services réguliers ordinaires et de financer des actions de transports collectifs dans le cadre des contrats Etat-région du Xème plan.

IV. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

A. LA CROISSANCE CONTINUE DU TRAFIC ROUTIER

1. L'augmentation des tonnages transportés

L'année 1987 enregistre un nouveau progrès de l'activité (+ 7,3 %) après celui observé en 1986 (+ 4,4 %) confirmant ainsi, en l'accentuant, la tendance à la reprise des trafics observée ces dernières années avec un volume proche du maximum atteint en 1980.

Milliards de tonnes-km	1980	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Trafic Intérieur + trafic international (*)	103,9	90,6	86,9	88,3	89,1	93	99,8

(*) Trafic international : tonnes kilométriques réalisées sur la partie intérieure du trajet par les véhicules français

La croissance de l'activité routière est due, pour l'essentiel, aux transporteurs professionnels. Après celle enregistrée en 1985

et 1986, la hausse d'activité du transport routier effectuée pour le compte d'autrui se poursuit en 1987 (+ 10,2 % par rapport à 1986). Les trafics réalisés en compte propre progressent de 2,5 % entre 1986 et 1987, principalement sous l'effet d'une reprise sur la courte distance ; le trafic privé global demeure néanmoins inférieur de 13 % à celui de 1980.

La nette progression de l'activité se répartit sur l'ensemble des produits transportés, particulièrement les machines, véhicules, objets manufacturés (+ 8,3 %), les minéraux et matériaux de construction du secteur du Bâtiment et des Travaux publics, et les produits chimiques (+ 12,5 %).

Les résultats provisoires des quatre premiers mois de l'année 1988 indiquent une poursuite de la croissance des trafics et un très bon rythme moyen d'activité.

2. L'accroissement des parts de marché de la route

Le tableau suivant compare la répartition du trafic de marchandises par les différents modes de transport, entre 1977 et 1987. Il apparaît ainsi que la part du transport routier s'est globalement accrue sur cette décennie, principalement aux dépens de la voie ferrée.

RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES

(Milliards de tonnes/km)

	1977	Pourcentage	1987	Pourcentage
Trafic ferroviaire (1)	62,4	31,5	49,8	27,2
Trafic routier (2)	91,8	46,3	100	54,7
Trafic fluvial (3)	11,3	5,7	7,4	4
Trafic par oléoducs de + 50 km	32,8	16,5	25,7	14,1
Total	198,3	100	182,9	100

(1) La SNCF ne prend en compte ni les wagons de particuliers vides, ni l'expédition

(2) Champ de l'enquête T.R.M. (véhicules français uniquement de trois tonnes et plus de charge utile et de moins de quinze ans d'âge, parcours intérieur français seul) - compte propre + compte d'autrui

(3) Trafic fluvial, non compris des bateaux de mer

B. LA PREPARATION DES ECHEANCES EUROPEENNES

1. Le régime de tarification applicable

La suppression de la tarification routière obligatoire (T.R.O.), inscrite dans l'ordonnance du 1er décembre 1986 relative à la liberté de la concurrence et des prix pour intervenir au plus tard au 31 décembre 1991, devrait être effective deux ans plus tôt que la date limite prévue.

En effet, le décret n° 88-638 du 6 mai 1988 en annonce l'abrogation au 1er janvier 1989.

Depuis le milieu de l'année 1986, plusieurs décisions, de moindre portée, ont déjà largement fait perdre à la T.R.O. son caractère contraignant, parmi lesquelles l'introduction du principe d'une tarification de référence et l'institution, le 15 avril 1987, des premiers tarifs de référence.

Le comité national routier élabore actuellement un projet de tarif de référence qui doit donner lieu à concertation avec toutes les parties concernées.

2. Les règles d'accès au marché intérieur

La politique suivie en matière de réglementation routière a été tracée par la loi d'orientation des transports intérieurs et vise, en premier lieu, à aboutir à terme au décontingentement du transport routier.

Elle a également pour objectif d'adapter les structures du transport routier français aux perspectives ouvertes par la constitution du marché européen unique des transports en 1992 et aux nouvelles règles de concurrence qui seront alors introduites.

Dans ce but, le décret n° 86-567 du 14 mars 1986 modifié a remplacé le régime contingentaire des licences par un système déconcentré de délivrance des autorisations permettant d'adapter la capacité de transport, en tenant compte des besoins justifiés des entreprises.

Ce processus a été entamé au début de l'année 1987 et la délivrance des nouvelles autorisations se poursuit de façon très progressive en 1988.

Le nombre d'autorisations délivrées en 1987 a été limité à 15 % en moyenne du nombre de titres de zones longue existant au 31 décembre 1986 et à un niveau équivalent en 1988 de façon à ce que la limite fixée soit globalisée à 30 % pour ces deux années.

La volonté de progressivité a pour but de ne pas perturber le marché des transports en avivant brutalement la concurrence.

Il conviendra en outre de rechercher des solutions pour remédier aux conséquences sociales qu'entraîne le décontingement des autorisations de transport pour certains détenteurs de licences à durée indéterminée, qui tirent une part substantielle de leurs revenus de la location-gérance ou de la cession de ces licences et s'inquiètent de leur perte de valeur.

3. L'accès au trafic international

Une plus grande liberté a été introduite dans l'organisation communautaire des transports routiers internationaux, où par le jeu d'augmentations substantielles et progressives du contingent communautaire, qui a été accru de 40 % par an depuis 1986, une libéralisation complète des trafics, avec levée de toutes les restrictions quantitatives, est prévue pour 1992.

4. Les mesures fiscales spécifiques

C'est dans le domaine de la fiscalité que se situent les principales mesures budgétaires d'accompagnement de l'entrée des transporteurs dans le marché unique.

Les entreprises de transport bénéficient d'abord, comme les autres entreprises, des mesures générales prises pour alléger les charges qu'elles supportent et qui portent notamment sur l'impôt sur les sociétés. L'exonération de la taxe de 9 % sur les contrats d'assurance marchandises, mesure touchant plus particulièrement les transporteurs routiers, est prévue dans le projet de loi de finances pour 1989.

Sur le plan de la fiscalité spécifique, il peut être souligné que des allègements importants ont été apportés par la déductibilité de la T.V.A. sur le gazole.

Une harmonisation plus accentuée de la fiscalité des transports est par ailleurs nécessaire pour assurer que les entreprises pourront agir dans des conditions de concurrence équitables dans le marché unifié.

Il conviendra, dans ce sens, que les organes communautaires prennent en compte, dans les décisions à venir, le poids global des charges -taxes intérieures ; taxes sur les véhicules ; incidence des péages-, qui touchent à la circulation des véhicules.

Enfin, signalons que le ministre des Transports et de la Mer envisage d'instaurer, dans le cadre des contrats de plan Etat-région, un fonds régional d'aide au conseil en faveur des entreprises de transport routier afin de favoriser la nécessaire préparation de l'ouverture du marché européen.

*
* *

A l'issue d'une réunion tenue le 16 novembre 1988, la commission des Affaires économiques et du Plan a émis un avis favorable à l'adoption des crédits alloués aux transports terrestres dans le projet de budget pour 1989.