

N° 88

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

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

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1989, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)**

ANNEXE N° 31

**Transports et mer
I. TRANSPORTS TERRESTRES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE
1. Transports terrestres**

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI.

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Geoffroy de Montalembert, vice-président d'honneur ; Jean Cluzel, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Joseph Raybaud, vice-présidents ; MM. Emmanuel Hamel, Modeste Legouez, Louis Perrein, Robert Vizet, secrétaires ; M. Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Raymond Bourguin, Ernest Cartigny, Roger Chinaud, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Gérard Delfau, Jacques Dejong, Marcel Fortier, André Fosset, Mme Paulette Fost, MM. Jean Francou, Henri Goetschy, Georges Lombard, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Josy Moinet, René Monory, Lucien Neuwirth, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Mlle Irma Rapuzzi, MM. René Regnault, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (9° législ.) : 160 et annexes, 204 (annexe n° 33), 209 (tome XII) et T.A. 24
Sénat : 87 (1988-1989)

Lois de Finances - Transports - R.A.T.P. - S.N.C.F.

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS	4
I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	5
II. EXAMEN EN COMMISSION	7
PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	10
CHAPITRE PREMIER : LA S.N.C.F.	14
<i>I. LE CONTRAT DE PLAN</i>	14
1. Les objectifs initiaux assignés à la S.N.C.F. par le contrat de plan	15
A. Les objectifs de trafic : une politique commerciale très dynamique.....	15
B. Des objectifs de productivité qui nécessitent l'adhésion de tous.....	17
C. Les objectifs de redressement financier : une politique de gestion rigoureuse.....	17
D. Les objectifs d'investissement : une politique de modernisation.....	18
2. Les objectifs initiaux assignés à l'Etat par le contrat de plan	18
<i>II. LES CONCOURS FINANCIERS DE L'ETAT A LA S.N.C.F. POUR 1989</i>	20
1. La contribution de l'Etat aux charges de retraites de la S.N.C.F. s'accroît	21
2. La progression contrastée de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	22
3. La stabilité apparente de la compensation pour tarifs sociaux versée à la S.N.C.F.	23
<i>III. L'EVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F. AU REGARD DES OBJECTIFS FIXES PAR LE CONTRAT DE PLAN</i>	24
1. L'évolution du trafic de la S.N.C.F.	25
A. Le trafic de voyageurs.....	25
B. Le trafic de marchandises.....	26
2. L'évolution financière de la S.N.C.F.	28
3. Conclusion	31
<i>IV. LES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.</i>	33
1. Les trains à grande vitesse	33
2. La poursuite des opérations de désenclavement	36
3. L'amélioration de la sécurité ferroviaire	37
a) Les programmes en cours.....	38
b) Le programme proposé le 26 octobre 1987.....	39

CHAPITRE II : LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE.....	41
<i>I. EVOLUTION DES CONCOURS DE L'ETAT.....</i>	41
a) La réduction de la contribution de l'Etat à l'exploitation	41
b) La progression de la contribution de l'Etat aux investissements.....	43
<i>II. EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA R.A.T.P.....</i>	45
A. L'évolution du trafic de la R.A.T.P.....	45
B. L'évolution financière de la R.A.T.P.....	46
 CHAPITRE III : LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTER-URBAINS	49
1. La contractualisation des relations de l'Etat avec les collectivités locales.....	50
2. La contractualisation des relations de l'Etat avec la S.N.C.F.	51
 CHAPITRE IV : LA DOTATION DE CONTINUITÉ TERRITORIALE AVEC LA CORSE.....	54
1. Les lignes aériennes.....	54
2. Les liaisons maritimes.....	59
3. La dotation prévue pour 1989.....	60
 CHAPITRE V : LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE.....	61
1. L'évolution des dotations budgétaires.....	61
2. Le financement de l'exploitation.....	62
3. Le financement des investissements.....	63
4. Les programmes prévus pour 1989.....	63
 ANNEXE : relevé des modifications apportées par l'Assemblée nationale en 2^e délibération	66

AVANT-PROPOS

Le total des crédits du ministère des Transports et de la Mer s'élève, pour 1989, à 51,8 milliards de francs, sur un total de dépenses définitives du budget général de 1.163,9 milliards de francs, soit 4,45%. Au sein de ce ministère, le budget de la section I des Transports terrestres et de la sécurité routière se monte à 40,08 milliards de francs.

La section des transports terrestres et de la sécurité routière comprend désormais les crédits pour les transports terrestres, les voies navigables, les transports routiers et la sécurité routière.

Le présent rapport traite des crédits afférents au fascicule Transports et Mer - I - Transports terrestres et sécurité routière, affectés aux actions suivantes relevant des seuls transports terrestres :

- action 40 - desserte de la Corse et d'actions de promotion et de recherche dans les transports
- action 41 - transports collectifs urbains
- action 42 - transports collectifs interurbains
- actions 44 et 48 - contributions aux charges de retraite et à l'assainissement financier ainsi qu'aux charges d'infrastructure de la S.N.C.F.

Les crédits affectés à la sécurité routière et aux voies navigables font l'objet de rapports séparés confiés respectivement à mes collègues, **MM. Paul Loridant et Jean-Pierre Masseret.**

I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1) La **progression globale de 3,1 %** du budget des transports terrestres en 1989 est **satisfaisante** si l'on tient compte du fait que ce secteur ne constitue pas en 1989 une priorité fondamentale du gouvernement et si on la compare à la diminution importante de l'année dernière (- 7,6 %). Encore convient-il de remarquer que la progression globale des **autorisations de programme** est très nettement supérieure avec un taux de **8,5 %** ; les autorisations de programme affectées à la recherche sur les transports terrestres font même un bond de plus de 23 % répondant ainsi aux priorités du gouvernement en matière de recherche et de sécurité.

2) Le projet de budget se caractérise par ailleurs par une **répartition satisfaisante des aides budgétaires aux transports collectifs urbains entre la région parisienne et la province**. Ainsi, les subventions d'équipement en faveur de la région parisienne progressent à un taux élevé de 8,7 % et celles en faveur des grandes villes de province augmentent à un rythme supérieur de 11,2 %, permettant ainsi de réduire l'écart entre les deux dotations de 30 % entre 1988 et 1989 et de réduire partiellement le handicap de la province.

3) Les mesures en faveur de la **sécurité des transports** méritent d'être relevées.

Le budget des transports terrestres comporte ainsi une augmentation très significative des dotations en faveur de la recherche en matière de transports terrestres (+ 23 %). Mais plus fondamentalement, la S.N.C.F., à la suite des accidents survenus cette année, prévoit un programme ambitieux d'investissements de sécurité d'un montant de 4,1 milliards de francs.

Votre commission formule le souhait très ferme que ce programme soit mis en oeuvre sans délai et que la sécurité devienne désormais une préoccupation constante de la S.N.C.F. Elle souhaite que la **surveillance** de la sécurité ferroviaire, par le Parlement, soit accrue dans le cadre des pouvoirs de contrôle des entreprises publiques dévolus aux rapporteurs spéciaux de la commission.

La progression des concours financiers à la S.N.C.F. de 4,9% est satisfaisante.

Votre commission note ainsi avec satisfaction que la décision antérieure de supprimer le billet populaire de congé annuel de la S.N.C.F. a été rapportée. Elle regrette néanmoins que les autres mesures d'économies, décidées par le précédent gouvernement, aient été maintenues et n'aient donné lieu à aucune concertation avec les assemblées parlementaires comme votre commission l'avait demandé lors de la discussion du budget de 1988.

La réduction de l'indemnité compensatrice versée à la R.A.T.P. conduit à un transfert de charges de l'Etat et de la région Ile-de-France sur les surplus du versement transport; votre commission formule le souhait que cette opération reste exceptionnelle et ne soit pas reconduite les années suivantes.

II. EXAMEN EN COMMISSION

Sur le rapport de **Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial**, la commission a procédé à l'**examen des crédits des transports terrestres pour 1989** (Transports et mer : I. transports terrestres et sécurité routière).

Le rapporteur spécial a tout d'abord présenté les chiffres caractéristiques du budget qui, avec 38.982 millions de francs, progresse de 3,1%. Cette augmentation résulte pour l'essentiel des crédits accordés à la S.N.C.F.

Le total des crédits publics à la S.N.C.F. est de 32,4 milliards de francs; un peu plus d'un tiers (12,4 milliards) représente la contribution de l'Etat aux charges de retraite, un autre tiers représente la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure (10,1 milliards), le reste étant réparti en compensations diverses (assainissement financier, tarifs sociaux). La plus forte augmentation, celle des charges de retraite (+ 11,3%) résulte de l'application des mécanismes de surcompensation entre régimes spéciaux. Les autres évolutions correspondent à l'application des dispositions prévues au contrat de plan (1985-1989).

Les autres actions connaissent des évolutions plus contrastées avec :

- une augmentation des crédits de continuité territoriale pour la desserte de la Corse (+ 2,5%);

- une diminution des crédits des transports collectifs urbains, sous l'effet notamment du versement, au lieu et place de l'Etat, d'une dotation de 300 M.F. à la R.A.T.P., effectué par le syndicat des transports parisiens. En revanche, les autorisations de programme aux transports parisiens augmentent sensiblement (+ 8,7%), permettant ainsi le financement de la ligne A jusqu'à Eurodisneyland;

- une stabilisation des crédits des transports interurbains accordés à la S.N.C.F. pour les dessertes de courte distance et en compensation des tarifs sociaux.

Le rapporteur spécial a ensuite relevé la forte progression des

autorisations de programme affectées à la recherche et à la sécurité (+ 23%) –sujet sur lequel il est particulièrement attentif– ainsi que l'équilibre des aides budgétaires aux transports collectifs urbains entre Paris et la province. Il a enfin attiré l'attention sur le niveau de l'endettement de la S.N.C.F. en raison de l'important effort d'équipement réalisé, mais a estimé que les résultats étaient encourageants, notamment sur le trafic voyageurs.

En réponse à une préoccupation exprimée par le rapporteur spécial, **M. Christian Poncelet, président**, a rappelé l'importance, la permanence et l'utilité des pouvoirs des rapporteurs spéciaux dans leur mission de contrôle des entreprises publiques.

M. André Fosset a relevé l'importance de l'endettement de la S.N.C.F.; il a évoqué l'importance essentielle que revêtait une bonne qualité de desserte, notamment ferroviaire, dans les choix des investisseurs. Il s'est, sur ce point, inquiété de la saturation de la ligne A du R.E.R. et de la desserte de la Défense.

MM. Stéphane Bonduel et Jacques Oudin ont exprimé leurs craintes de voir retardés les travaux d'électrification des lignes des régions non desservies par le T.G.V.

M. Rober Vizet a estimé que la progression des crédits était très insuffisante en raison des retards accumulés. Il a rappelé la fréquence des accidents et incidents dus à un manque d'entretien, et a demandé des précisions sur le financement de certaines gares T.G.V. et l'augmentation tarifaire.

M. Christian Poncelet, président, a estimé que la contribution de l'Etat aux transports parisiens était importante en comparaison de l'effort de l'Etat en faveur des transports collectifs de province. Il a demandé des précisions sur un éventuel T.G.V. entre Paris et Strasbourg et le nombre de conventions passées entre la S.N.C.F. et les régions.

En réponse aux intervenants, **Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial**, a indiqué :

– à **M. André Fosset**, que les plans de financement de la S.N.C.F. faisaient état d'une diminution de l'endettement à partir de 1992, que la ligne A serait prolongée jusqu'à Eurodisneyland et qu'il n'y avait pour l'instant rien de prévu concernant une éventuelle ligne Issy-La Défense;

- à **MM. Jacques Oudin et Stéphane Bonduel**, que l'effort visant à l'électrification des lignes serait poursuivi grâce à l'inscription d'un crédit de 240 millions de francs prévue dans le collectif de 1988.

- à **M. Robert Vizet**, que l'évolution des crédits était satisfaisante, notamment en promotion des efforts de recherche, qu'elle ne disposait pas d'informations sur le financement des gares T.G.V., et que les tarifs suivraient l'évolution des prix;

- à **M. Christian Poncelet**, président, qu'il y avait actuellement 17 conventions régionales, que 70% des lignes d'intérêt régional étaient conventionnées, et qu'elle interrogerait le ministre au sujet d'un T.G.V. Paris-Strasbourg.

A l'issue de ce débat, la commission a décidé à la majorité de proposer au Sénat **d'adopter les crédits des transports terrestres pour 1989.**

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget des « Transports terrestres » pour 1989 s'élève à 38.982 millions de francs contre 37.825 millions de francs en 1988, soit une progression de 3,1%.

Les crédits pour le budget des transports terrestres (hors voies navigables et transports routiers) inscrits dans le projet de budget pour 1989 s'analysent ainsi :

(en millions de francs)

Actions	1988	1989	%
1. Desserte de la Corse et actions de promotion et de recherche dans les transports	795,73	827,63	+ 4,0
2. Transports collectifs urbains (y compris S.N.C.F. - banlieue)	5.814,40	5.438,47	- 6,4
3. Transports interurbains (y compris S.N.C.F.)	5.268,42	5.269,38	-
4. Contribution aux charges de retraites, à l'assainissement financier et aux charges d'infrastructures de la S.N.C.F.	25.946,44	27.447,16	+ 5,8
Totaux : (D.O. + C.P.)	37.824,99	38.982,64	+ 3,1
(A.P.)	636,68	691,00	+ 8,5

L'augmentation globale des crédits de 3,1% (+ 1.158 millions de francs) résulte pour l'essentiel de la progression des crédits budgétaires accordés à la S.N.C.F. (+ 5,8%; + 1.500 millions de francs) au titre des charges de retraites, de l'assainissement financier et des charges d'infrastructures. Les crédits relatifs aux transports collectifs urbains sont en revanche en diminution de 6,4%, tandis que les crédits affectés aux transports interurbains sont stables et que ceux destinés à la desserte de la Corse et aux actions de promotion sont en légère progression (+ 4%).

1. Les crédits relatifs à la desserte de la Corse et aux actions de promotion et de recherche dans les transports progressent de 4%.

Ils passent de 795,73 millions de francs en 1988 à 827,63 millions de francs en 1989 (+ 4%). Cette progression est due notamment à :

– l'augmentation de la dotation de continuité territoriale pour la desserte de la Corse qui passe de 734,72 à 753,09 millions de francs (+ 2,5%) conformément aux dispositions de la convention du 7 janvier 1986 entre l'Etat et la région de la Corse;

– l'accroissement des crédits d'études et de recherche dans le domaine des transports terrestres qui passent de 27,9 à 42,04 millions de francs (+ 50%); la progression des autorisations de programme correspondantes est légèrement inférieure passant de 42,9 millions de francs en 1988 à 52,9 millions de francs en 1989 (+ 23%).

2) Les dotations aux transports collectifs urbains diminuent de 6,4%.

– La contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens est en diminution de 7,8% en 1989 (4.788,8 millions de francs) du fait de la réduction de 380 millions de francs de l'indemnité compensatrice versée à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.–banlieue à partir du budget de l'Etat et destinée à compenser l'écart entre les tarifs pratiqués et le prix de revient du transport. Une dotation de 1 million de francs est prévue pour la desserte interne des villes nouvelles.*

– Les subventions d'investissement de l'Etat aux transports parisiens progressent, passant en crédits de paiement de 69,4 millions de francs en 1988 à 147 millions de francs en 1989.

En autorisations de programme, elles passent de 119,3 à 160 millions de francs, soit une augmentation de 34%.

La S.N.C.F.–banlieue voit ses autorisations de programme augmenter de 24 à 56 millions de francs.

Les autorisations de programme pour les transports collectifs en Ile–de–France s'élèvent à 30 millions de francs.

Au total, les autorisations de programme destinées à financer les subventions d'investissement à la R.A.T.P., la S.N.C.F.–banlieue et les aménagements de voirie pour les transports collectifs en région Ile–de–France (Paris inclus) passent de 281,28 à 306 millions de francs (+ 8,7%) et les crédits de paiement de 225 à 267,75 millions de francs (+ 19%).

* N.B. cette dotation a été portée à 3.MF par l'Assemblée Nationale.

– Les transports collectifs urbains en province voient leurs autorisations de programme passer de 265,4 millions de francs en 1988 à 295 millions de francs en 1989, soit + 11,2%. Cette augmentation permettra de financer les travaux d'achèvement des opérations en cours et le lancement de travaux de réalisation de nouveaux métros. Quant aux crédits de paiement, ils passent de 280 millions de francs en 1988 à 273,9 millions de francs en 1989 (- 2,1%).

Par ailleurs, les crédits aux contrats de productivité sont maintenus à 30 M.F. en francs courants.

3) Les crédits aux transports interurbains (5.269 millions de francs) sont maintenus en francs courants.

Ces crédits connaissent des évolutions contrastées :

– la contribution de l'Etat pour l'exploitation des services d'intérêt régional de la S.N.C.F. et pour l'organisation des dessertes à courte distance augmente de 8,9 millions de francs, conformément aux normes d'évolution prévues dans le contrat de plan passé entre l'Etat et l'entreprise en 1985;

– la contribution de l'Etat pour la compensation des tarifs sociaux de la S.N.C.F. s'élève à 1.385,20 millions de francs en diminution de 1,4 million de francs sous le double effet d'un ajustement positif de 226,6 millions de francs conformément au contrat de plan et d'une économie de 228 millions qui s'explique par la suppression de certains avantages tarifaires dans le cadre d'une harmonisation des tarifications sociales et commerciales.

4) La S.N.C.F.

La progression de l'ensemble des concours budgétaires à la S.N.C.F. ressort en 1989 à 4,9% et à 1,1% hors charges de retraites.

Les concours budgétaires de l'Etat au titre des seules charges de retraites, de l'assainissement financier et des charges d'infrastructures augmentent de 6,1% du fait, pour l'essentiel, de l'augmentation de la compensation pour charges de retraites.

Hors charges de retraites (12.425 millions de francs), les concours totaux à la S.N.C.F. s'élèvent en 1989 à 19.989,5 millions de francs.

Ces prévisions appellent les remarques suivantes :

– le projet de budget des transports terrestres ne prévoit pas de crédits au titre d'une partie des charges d'infrastructures et des subventions d'investissement de l'Etat pour l'électrification et le gros entretien. Ces crédits faisaient l'objet, jusqu'en 1986, d'une inscription budgétaire classique. En 1987, et surtout en 1988, la dépense a été financée à partir de la mobilisation des produits de la privatisation à hauteur de 3.100 millions de francs sous forme de dotation en capital dont 1.400 millions au titre du T.G.V. Atlantique.

Le gouvernement semblerait s'orienter vers une rebudgétisation de cette dépense au titre de 1989 par inscription en collectif de fin d'année de 1988. Le montant de cette dotation pourrait s'élever à 1,7 milliard de francs, dont 240 M.F. au titre de l'électrification;

– la forte progression des concours de l'Etat au titre des charges de retraites provient de la réduction des compensations effectuées au bénéfice de la S.N.C.F. par les autres régimes spéciaux;

– la S.N.C.F. dégagera une enveloppe de 4,1 milliards de francs sur cinq ans pour améliorer la sécurité ferroviaire.

CHAPITRE PREMIER

LA S.N.C.F.

L'année 1989 sera la dernière année d'application des nouvelles règles prévues par les articles 18 à 26 de la loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) et mises en place par la publication du décret n° 83-109 du 18 février 1983 relatif aux statuts de la S.N.C.F. et du décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation de son cahier des charges. Le dernier élément du nouveau système, à savoir le contrat de plan liant l'Etat et l'établissement public en application de l'article 24 de la L.O.T.I., a été signé le 26 avril 1985 pour la période 1985-1989.

I. LE CONTRAT DE PLAN

Ce contrat, établi conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs et au cahier des charges et signé après deux ans de négociation, consacre l'accord de l'Etat et de la S.N.C.F. sur un certain nombre d'objectifs fondamentaux qui impliquent à la fois l'établissement public et l'Etat. Ces objectifs relèvent d'une même volonté de garder au chemin de fer sa place dans la vie de l'économie du pays, et traduisent deux conditions majeures pour y parvenir : d'une part l'assainissement financier de l'établissement permettant un retour à l'équilibre en 1989 et, d'autre part, la poursuite de la modernisation de l'entreprise.

Afin de parvenir à ces objectifs d'équilibre financier et de modernisation, le contrat de plan assigne à la S.N.C.F. la nécessité de mener une politique de productivité importante et une politique commerciale dynamique.

En contrepartie, le contrat de plan prévoit la nécessité pour l'Etat de maintenir le volume de ses concours financiers à l'entreprise en francs constants sur la base de formules paramétrées et de garantir un niveau d'investissement suffisant.

1. Les objectifs initiaux assignés à la S.N.C.F. par le contrat de plan

Les objectifs quantitatifs inscrits au contrat de plan ont été fixés en 1985 en fonction de l'évolution de la situation économique prévisible cette année-là.

A. Les objectifs de trafic : une politique commerciale très dynamique

● Le trafic de voyageurs :

(en milliards de voyageurs-kilomètres)

	1985	1986	1987	1988	1989	1989 1985
Réseau principal						
- trains rapides et express	46,85	47,42	47,98	48,55	49,32	+ 5,3 %
- services d'intérêt régional	5,60	5,70	5,80	5,90	6,05	+ 8 %
Total	52,45	53,12	53,78	54,45	55,37	+ 5,5 %

Les prévisions du trafic voyageurs reposent sur un objectif de croissance de 1,5% par an.

L'objectif pour les trains rapides et express (T.G.V. inclus) ressort à 1,3% en moyenne annuelle, soit un rythme comparable à l'évolution de la consommation des ménages en volume.

Cet objectif constitue donc une hypothèse moyenne et conservatoire dans la mesure où le trafic ferroviaire de voyageurs doit croître au même rythme que la consommation des ménages et non pas au rythme, plus élevé,

prévu pour le trafic total de voyageurs, tous modes de transport confondus. Le contrat de plan prévoit donc, malgré la croissance du trafic de voyageurs qui n'est pas acquise et qui suppose un effort commercial important, une perte de la part de marché dévolue à la S.N.C.F. en raison de la concurrence venant principalement des transports aériens et des transports automobiles individuels. Cette part de marché est en 1987 de 9,16% contre 9,69% en 1981.

Le contrat de plan repose par ailleurs sur une hypothèse de conventionnement des services d'intérêt régional (omnibus) avec le plus grand nombre possible de régions. D'où la prévision de croissance de 8% du trafic qui prend en compte le conventionnement de plus des deux tiers des lignes et qui suppose, outre la volonté politique des régions de prendre cette option, une maîtrise des coûts de ces services de la part de la S.N.C.F. et le maintien de la contribution de l'Etat à ces services.

● **Le trafic de marchandises.**

Les prévisions annuelles se présentent ainsi :

Marchandises	1985	1986	1987	1988	1989	1985/1989
Wagons complets (en milliards de TK)	54,8	55,1	55,3	55,7	56,2	+ 2,06 %

L'objectif du contrat de plan suppose l'augmentation de 1 point de la part de marché du trafic ferroviaire de marchandises à l'issue du contrat en 1989. La prévision de progression du trafic sur la durée du contrat ressort à 2,06%.

Cet objectif reposait, à la date de négociation du contrat, sur une prévision doublement optimiste :

– croissance du volume du trafic de marchandises tous modes confondus (notion de potentiel transportable) alors que la tendance depuis 1980 était à la baisse jusqu'en 1983 puis à la stabilisation ;

– croissance du volume du trafic ferroviaire de marchandises qui était pourtant continuellement en baisse depuis 1980.

**B. des objectifs de productivité
qui nécessitent l'adhésion de tous**

L'objectif fixé par le contrat de plan est rigoureux et très ambitieux. Il prévoit en effet une réduction de 2% par an, en francs constants, du coût unitaire des prestations de la S.N.C.F.

La réalisation de cet objectif suppose une réduction des dépenses de fonctionnement passant notamment par la suppression de 5.000 emplois par an et une croissance du trafic égale à celle prévue ci-dessus.

Les résultats se mesureront donc à l'évolution des dépenses de fonctionnement et à celle du trafic et des recettes.

**C. les objectifs de redressement financier :
une politique de gestion rigoureuse**

Le contrat de plan prévoit que les efforts conjoints de l'Etat et de la S.N.C.F. doivent permettre, si les hypothèses macroéconomiques sur lesquelles il repose se vérifient, d'atteindre l'équilibre en 1989 grâce à :

- une suppression du déficit d'exploitation,
- une réduction de l'excédent brut d'exploitation,
- une stabilisation de l'endettement.

Les prévisions du contrat de plan sont donc les suivantes :

(en millions de francs 1985 constants)

	1985	1986	1987	1988	1989
Résultat (hors provision pertes de change)	- 4.600	- 3.800	- 2.200	- 1.200	0
Excédent brut d'exploitation	5.400	6.600	7.600	8.600	9.700
Endettement	76.400	76.400	76.400	76.400	76.400

(en millions de francs courants)

	1985	1986	1987	1988	1989
Résultat (hors provision pertes de change)	- 4.600	- 3.990	- 2.386	- 1.258	envir.0
Excédent brut d'exploitation	5.400	6.930	8.243	9.561	11.053
Endettement	76.400	80.220	82.864	84.933	87.050

***D. les objectifs d'investissement :
une politique de modernisation***

Le contrat de plan prévoit le maintien des investissements à un niveau suffisant pour assurer la modernisation du réseau et la compétitivité de l'entreprise.

Le montant total retenu pour l'ensemble de la période est de 45,6 milliards de francs d'ici 1989 y compris le financement du T.G.V. Atlantique pour lequel la participation de l'Etat s'élèvera à 30 % du coût total de l'infrastructure.

Le contrat précise la liste des investissements d'intérêt national à réaliser.

En outre, un mécanisme est prévu pour que les autres réalisations effectuées avec le concours financier des collectivités locales demanderesse ne conduisent pas à une dégradation du compte d'exploitation de l'entreprise et ne remettent donc pas en cause le respect du contrat de plan. C'est à ce titre que sont retenus les projets d'électrification du plan ferroviaire breton et du Massif Central.

**2. Les objectifs initiaux assignés à l'Etat
par le contrat de plan**

Le contrat de plan prévoit, en contrepartie des efforts demandés à la S.N.C.F., que l'Etat doit apporter son concours financier à l'entreprise en raison de « la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la Nation, du rôle qui lui est assigné dans la mise en

oeuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie» (article 24 de la L.O.T.I. du 30 décembre 1982).

Les modalités de cette contribution financière, qui sont définies dans le cahier des charges de la S.N.C.F. approuvé par le décret du 13 septembre 1983, sont plus précisément définies par le contrat de plan.

Ces contributions sont les suivantes :

1) Contribution de l'Etat au **régime de retraite des cheminots** : l'Etat compense la différence entre le montant des cotisations patronales et salariales et le montant des retraites à verser après déduction des transferts effectués entre les caisses de retraite au titre des mécanismes de compensation et de surcompensation.

2) Contribution de l'Etat pour **tarifs sociaux** : l'Etat compense l'incidence sur les résultats de l'entreprise de la mise en oeuvre des tarifs sociaux qu'il lui impose. Ce concours est fixé à 1.429,2 millions de francs en 1985 et son évolution est paramétrée.

3) Contribution de l'Etat aux **services d'intérêt régional** : la contribution est fixée à 3.130 millions de francs en 1985 et doit rester stable sur la durée du contrat (en francs constants).

4) Contribution de l'Etat aux **charges d'infrastructures** : l'Etat compense ces charges de l'entreprise de façon à harmoniser ses conditions d'exploitation avec celles des autres modes de transport qui ne supportent pas de telles charges (les transports routiers par exemple ne supportent pas les charges d'infrastructures routières). Cette contribution est fixée à 10.610 millions de francs en 1985 et doit évoluer les années suivantes en fonction de l'évolution du prix du P.I.B. minorée de 1 point pour tenir compte des gains de productivité.

5) Contribution de l'Etat à **l'assainissement financier** de l'entreprise : l'Etat verse un concours exceptionnel d'exploitation afin de contribuer à l'assainissement de la situation financière et au retour à l'équilibre financier au terme du contrat. L'Etat compense ainsi la charge d'endettement de l'entreprise provenant de l'absence de fonds propres de l'ancienne S.N.C.F..

Par ailleurs, il existe une contribution de l'Etat au titre de l'indemnité compensatrice pour fixation des tarifs pratiqués en banlieue parisienne à un niveau inférieur au niveau d'équilibre. Cette contribution n'est pas propre à la S.N.C.F. et représente des montants beaucoup plus importants pour la R.A.T.P.

Enfin, une contribution de l'Etat d'un montant minime est prévue pour les besoins de défense du pays.

II. LES CONCOURS FINANCIERS DE L'ETAT A LA S.N.C.F. POUR 1989

Le projet de budget pour 1989 prévoit une augmentation de 4,9% des concours de l'Etat, relevant du ministère des transports, du fait essentiellement de la majoration de la contribution aux charges de retraites de la S.N.C.F. La progression est ramenée à 1,1% hors charges de retraites.

Le tableau ci-après retrace les concours de l'Etat à la S.N.C.F. :

(en millions de francs)

Dépenses ordinaires et crédits de paiement	1988	1989	Variation (en %)
Titre IV - Interventions publiques :			
45-42/10 - Contributions de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional	3.724,42	3.728,98	+ 0,1
45-44/10 - Concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S.N.C.F.	3.835,59	3.935,00	+ 2,6
45-45/10 - Contributions aux charges d'infrastructures	9.967,86	10.128,12	+ 1,6
46-41/20 et 40 - Paris : indemnité compensatrice SNCF et réductions des tarifs SNCF banlieue	825,50	805,05	- 2,4
46-42/10 - Compensation pour tarifs sociaux SNCF	1.386,60	1.355,20	-
47-41/10 - Charges de retraites de la SNCF	11.161,00	12.425,00	+ 11,3
TOTAL TITRE IV	30.900,97	32.407,35	+ 4,9
Titre III :			
37-45/10 - Transports de défense : chemins de fer	7,20	7,20	-
TOTAL GENERAL	30.908,17	32.414,55	+ 4,9

Les concours du budget des transports terrestres à la S.N.C.F. en 1989 sont, dans l'ensemble, calculés sur la base des indexations paramétrées prévues au contrat de plan. Ils sont à rapprocher d'un montant de recettes commerciales de 38,4 milliards de francs en 1988.

Cette évolution appelle les observations suivantes :

1. La contribution de l'Etat aux charges de retraites de la S.N.C.F. s'accroît

Les crédits dégagés à cet effet en 1989 s'élèvent à 12.425 millions de francs au lieu de 11.161 millions en 1988, soit un accroissement de 1.264 millions de francs.

Cette augmentation correspond pour partie à la diminution des versements de surcompensation opérés au bénéfice de la S.N.C.F. par les régimes spéciaux créditeurs. Ces versements passent, en effet, de 3.404 millions de francs en 1988 à 2.802 millions en prévision pour 1989 pour des raisons purement techniques liées à la réduction des apurements sur exercices antérieurs.

Mais l'augmentation de la contribution de l'Etat aux charges de retraites des cheminots provient aussi de la dégradation de son équilibre démographique comme l'indiquent les chiffres suivants :

	Retraités	Cotisants	Rapport cotisants retraités
1987	383.000	226.250	0,590
1988	378.500	216.800	0,572
1989	376.000	209.000	0,555

Votre commission a, de nouveau, rappelé que le mécanisme de surcompensation, sur lequel repose une part croissante du financement des charges de retraites de la S.N.C.F., pose problème. Ce mécanisme ne peut, en effet, correctement fonctionner que grâce aux excédents dégagés par quelques régimes et notamment celui de la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (C.N.R.A.C.L.). Or, la montée en régime du mécanisme de surcompensation, dont les principaux bénéficiaires sont la S.N.C.F. et les Mines, a conduit ces dernières années à une forte hausse des cotisations de la C.N.R.A.C.L. demeurées, il est vrai, à un taux relativement bas eu égard à la situation du rapport démographique de ce régime. La hausse des cotisations a été de 78% entre 1986 et 1988; elle entraîne ainsi un accroissement des charges des collectivités locales à un moment où la maîtrise de ces dernières s'avère difficile.

2. La progression contrastée de la contribution aux charges d'infrastructures

La contribution de l'Etat versée à la S.N.C.F. au titre des charges d'infrastructures est en légère progression (1,6%) par rapport à 1988. Son évolution est paramétrée en application du contrat de plan et a été la suivante sur la durée de ce dernier :

(en millions de francs)

1985 : 10.610	1987 : 11.038	1989 : 10.128
1986 : 10.929	1988 : 9.968	

Il convient d'observer qu'en 1987 et 1988 l'évolution de cette contribution budgétaire avait été sensiblement réduite à la suite d'un financement de ces dépenses sous forme de dotation en capital à la S.N.C.F., respectivement de 1,4 et 1,49 milliard de francs, à partir du compte des produits de la privatisation.

Dans le même temps, une dotation en capital supplémentaire de 1,4 milliard de francs a été versée, dans des conditions similaires, à la S.N.C.F. au titre des charges d'infrastructures du T.G.V.-Atlantique couvrant les exercices 1987 et ultérieurs. Cette dotation correspondait à une participation de l'Etat à hauteur de 30% du coût des travaux.

Enfin, une dotation en capital de 210 millions de francs a été versée, dans les mêmes conditions en 1988, au titre des charges d'électrification de certaines lignes de la S.N.C.F. (Bretagne et Massif Central) et de gros entretien pour lesquelles des crédits sont habituellement imputés sur un chapitre de subvention d'investissement du budget des transports terrestres (chapitre 63-41, article 70).

Soit, au total, un versement de 4,5 milliards de francs financé sur le produit des privatisations.

Votre commission a constaté que le projet de budget pour 1989 ne comprenait aucun crédit correspondant à la part des charges courantes d'infrastructures et d'électrification qui, en 1988, avait été financée à partir du produit des privatisations, soit 1,7 milliard de francs (hors T.G.V.).

Elle a cependant pris bonne note de l'intention du gouvernement d'inscrire les crédits correspondants au projet de loi de finances rectificative pour un montant de 1,7 milliard de francs, dont :

- 1.512 M.F. au titre des charges courantes d'infrastructures,
- 240 M.F. au titre des charges d'électrification et de gros entretien.

Certains membres de la commission se sont interrogés sur les motifs et la régularité de la double imputation de ces crédits selon le cas aux budgets de 1988 et 1989.

La comparaison de l'ensemble des crédits ainsi comptabilisés conduit aux évolutions suivantes :

	1988	1989	%
- Charges d'infrastructures (hors T.G.V. Atlantique)	11.458	11.640	+ 1,6
(T.G.V. Atlantique inclus)	12.858	11.640	- 9,4
- Charges d'électrification	210	240	+ 14,3

3. La stabilité apparente de la compensation pour tarifs sociaux versée à la S.N.C.F.

Le projet de budget arrête à 1.385 millions de francs la compensation pour tarifs sociaux versée à la S.N.C.F. pour 1989, soit une reconduction (à 1 million de francs près) par rapport à 1988.

En réalité, la stabilité de cette dotation résulte de l'effet conjugué d'un ajustement positif de 226,6 millions de francs au titre de la grille tarifaire antérieure et d'une économie de 228 millions de francs.

Cette économie traduit :

- l'incidence en année pleine des diverses mesures de suppression de certains avantages tarifaires à caractère social décidées en avril 1988, à l'exclusion de la suppression du billet de congé annuel;

- la modification technique des règles d'indexation de la compensation du budget de l'Etat afin de prendre en compte les évolutions de la structure tarifaire intervenues depuis la signature du contrat de plan;

- l'effet de la réduction du taux de T.V.A. appliqué au prix du billet (7 à 5,5%).

Votre commission a rappelé, comme elle l'avait déjà fait l'année précédente, que, si elle approuvait les effets réalisés depuis plusieurs années par la S.N.C.F. pour mieux adapter sa tarification commerciale aux nécessités concurrentielles, elle ne souhaitait pas que cette adaptation se fasse au détriment des tarifs sociaux.

Elle regrette que, cette année encore, les assemblées parlementaires n'aient pas été associées, comme votre commission l'avait suggéré l'année précédente, à la remise en cause de certains tarifs sociaux tels que les tarifs en faveur des enfants en groupe ou des étudiants et élèves apprentis.

Votre rapporteur a toutefois tenu à rappeler que la mesure de suppression du billet congé annuel décidée en avril 1988 a été rapportée depuis et que le projet de budget ne prévoyait aucune économie nouvelle au titre de 1989.

III. L'EVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F. AU REGARD DES OBJECTIFS FIXES PAR LE CONTRAT DE PLAN

Globalement, la S.N.C.F. présente une situation financière en voie d'amélioration; le déficit d'exploitation, qui s'élèvera environ à 1,2 milliard de francs en 1988, devrait se réduire en 1989 pour atteindre l'équilibre comme le prévoit le contrat de plan.

En revanche, l'évolution de l'excédent brut d'exploitation ainsi que de l'endettement est moins favorable.

1. L'évolution du trafic de la S.N.C.F.

A. Le trafic de voyageurs

(en milliards de voyageurs-kilomètres)

	1985	1986	1987	1987 1985 %	1987 1986	1er semestre 1987	1er semestre 1988	%
Réseau principal et services régionaux (dont T.G.V.)	53,60 (8,72)	51,25 (8,82)	51,32 (9,70)	- 4,2 + 11	+ 0,1 + 10,0	25,06 (N.C.)	27,08 (N.C.)	+ 8,0
(Rappel contrat de plan)	(52,95)	(53,12)	(53,78)			(-)	(-)	
Banille parisienne	8,97	8,61	8,65	+ 2	+ 0,4	4,40	4,76	+ 8,0
Total	62,07	59,86	59,97	- 3,3	+ 0,2	29,46	31,84	+ 8,0

Le trafic des voyageurs a subi des évolutions contrastées entre 1985 et 1987 du fait notamment des conflits sociaux qui sont intervenus en 1986 et 1987.

Globalement, l'évolution du trafic est à la baisse et les objectifs paraissent difficiles à atteindre.

Toutefois, une remontée du trafic est observée depuis 1987 et notamment au premier trimestre de 1988 (+ 8 %) qui pourrait conduire à se rapprocher des objectifs du contrat de plan en 1989.

Certes, cette progression du premier semestre 1988, est imputable en partie à la chute du trafic observée au premier semestre 1987 en raison des grèves, du mois de janvier 1987 et il convient de manier cette comparaison avec précaution dans la mesure où la progression réelle devrait être inférieure sur l'ensemble de l'année.

Il semble bien cependant que la progression du trafic de voyageurs ces derniers mois soit, malgré tout, très importante car le trafic est le plus élevé jamais enregistré par la S.N.C.F. au cours du premier semestre d'une année donnée.

Cette progression du trafic ferroviaire de voyageurs n'empêche toutefois pas le rail de perdre une part de marché au bénéfice de la route et de l'avion. Sa part dans le trafic total diminue comme le montre le tableau ci-dessous :

Trafic intérieur des voyageurs

(en milliards de voyageurs-km)

	1981	1986	1987	1987 1981 (%)
Véhicules particuliers	467,5	517,3	536,8	+ 14,8
Autobus, autocars (hors RATP)	36,5	37,7	37,5	+ 2,7
S.N.C.F. (ensemble du trafic)	55,8	59,9	60,0	+ 7,5
R.A.T.P. (réseaux ferré et routier)	9,8	10,8	10,8	+ 10,2
Métros de province	0,1	0,4	0,4	-
Trafic aérien intérieur	5,7	8,3	9,0	+ 57,8
Trafic total (part S.N.C.F.)	575,4 (9,69 %)	634,4 (9,44 %)	654,5 (9,16 %)	+ 13,7

On doit observer que si le trafic sur le réseau principal et le réseau régional est inférieur de 4,2% en 1987 à ce qu'il était en 1985, le trafic du T.G.V. progresse de près de 11 % et contribue ainsi à endiguer la chute du trafic sur les autres lignes qui s'établit à elle seule à 7,3 %.

Par ailleurs, le trafic en banlieue parisienne augmente légèrement entre 1985 et 1987 (+ 2 %) tandis que la progression au premier semestre de 1988 est forte (+ 8 %).

En 1987, le taux de réalisation de l'objectif de trafic est de 95%.

B. Le trafic de marchandises

(en milliards de tonnes-kilomètres)

	1985	1986	1987	1987 1985 %	1987 1986	1er semestre 1987	1er semestre 1988	%	1988 (prévisions)	%	1989 (prévisions)	%
Trafic	54,22	50,15	49,79	- 8,2	- 0,7	24,94	25,59	+ 2,6	48,5	- 2,6	47,5	- 2,0
Rappel contrat de plan	54,80	55,1	55,3	- 0,9	- 0,3				55,7	- 0,7	56,2	- 0,8

Le trafic ferroviaire de marchandises est en forte réduction (- 8,2 %) depuis 1985 en raison d'une concurrence sévère du trafic routier qui bénéficie de la baisse du prix des carburants et qui affecte plus particulièrement les produits lourds.

La baisse du trafic S.N.C.F. s'effectue, en effet, au profit d'une forte augmentation du transport de marchandises par la route (+ 7,5 % en 1987) et conduit à une réduction de 1 % de la part du trafic par rail dans l'ensemble du trafic de marchandises qui, lui augmente de + 2,8 % comme le montre le tableau ci-dessous :

Trafic de marchandises

(milliards de tonnes-Km)

	1981	1986	1987	1987/1981 (en %)
Trafic ferroviaire	59,6	50,2	49,8	- 16,4
Trafic routier	93,3	93,0	100,0	+ 7,2
Trafic fluvial	11,1	7,8	7,4	+ 33,3
Oléoducs de + de 50 km	28,8	26,9	25,7	- 10,7
Trafic total (part S.N.C.F.)	192,8 (30,9 %)	177,9 (28,2 %)	182,9 (27,2 %)	- 5,1

Si en 1987, le trafic régresse légèrement de - 0,7 %, la S.N.C.F. prévoit en revanche une diminution de 2,6 % pour 1988 du trafic de marchandises du fait d'une croissance à nouveau du trafic routier rendue possible par la baisse du prix de l'essence. Pour 1989, une baisse de 2 % est prévue.

Les objectifs du contrat de plan ne seront donc, à l'évidence, pas atteints pour le trafic de marchandises. Le taux de réalisation se situe à 90 % en 1987.

2. L'évolution financière de la S.N.C.F.

La rentabilité des prestations de la S.N.C.F. mesurée en terme d'évolution du produit tarifaire, évolue dans le même sens que le trafic correspondant en accentuant les divergences d'évolution entre le transport de voyageurs et de marchandises.

La rentabilité du trafic passagers s'accroît, en 1987, plus fortement (+ 3 %) que le trafic lui-même (+ 0,2 %). Cela s'explique par :

- les hausses de tarifs (+ 2,0 % au 30 avril 1987),
- l'accroissement de la part des trafics les plus rentables dans l'ensemble (notamment le T.G.V. dont le trafic croît de 10 %).

La rentabilité du trafic marchandises diminue plus fortement (- 2,95 %) que le trafic lui-même (- 0,7 %) en 1987 du fait principalement des baisses de tarifs consenties par la S.N.C.F., afin de lutter contre la concurrence de la route rendue plus sévère en raison de la baisse du prix des carburants.

La diminution de la rentabilité du trafic marchandises, qui assure 48 % des recettes commerciales et la diminution de la rentabilité du trafic passagers (hors T.G.V.) a conduit la S.N.C.F. à faire des efforts de productivité importants pour se rapprocher de l'objectif d'équilibre financier en 1989 fixé par le contrat de plan. L'effort a porté principalement sur les réductions d'effectifs qui se sont élevés à 28.960 entre 1985 et juin 1988, soit - 11,5 %.

La réalisation des objectifs de redressement financier du contrat de plan 1985-1989 devrait cependant rester incomplète car les résultats de l'entreprise présentent des évolutions contrastées. Néanmoins, l'effort de redressement financier de la S.N.C.F. est incontestable et les résultats seraient meilleurs si le rail n'avait pas subi le contrecoup de la baisse importante du prix des carburants qui n'avait pu être prévue lors de la négociation du contrat de plan.

L'évolution des trois indicateurs financiers retenus au contrat de plan a été la suivante :

Le résultat d'exploitation de la S.N.C.F., c'est-à-dire la différence entre l'ensemble des dépenses et des recettes (recettes et dépenses commerciales, concours de l'Etat, produits et charges financières, provisions pour risques d'exploitation, amortissements du matériel) est conforme à l'objectif du contrat de plan.

Résultat d'exploitation

(en millions de francs)

	Objectif contrat de plan	Réalisation	Ecart
1985	- 4.600	- 4.370	- 230
1986	- 3.990	- 4.052	+ 62
1987	- 2.386	- 1.986	- 400
1988 (prévisions)	- 1.285	- 1.258	0
1989 (prévisions)	0	0	0

L'excédent brut d'exploitation qui mesure la différence entre les seules recettes et dépenses d'exploitation commerciale est, en revanche, inférieur à l'objectif de réalisation du contrat de plan du fait précisément des baisses de trafic et de la concurrence accrue des autres modes de transport. L'écart avec l'objectif du contrat de plan est relativement important (1,5 milliard de francs soit un taux de réalisation de 83 %). Le montant de cet excédent a néanmoins progressé depuis 1985 (1ère année du contrat) de 42 % (+ 2,4 milliards de francs), ce qui mesure l'effort de productivité réalisé par la S.N.C.F. à travers notamment la réduction des effectifs (- 11,5 % entre 1985 et juin 1988).

Excédent brut d'exploitation

	Objectif contrat de plan	Réalisation	Ecart
1985	5.400	5.628	+ 228
1986	6.930	6.142	- 788
1987	8.243	7.632	- 611
1988	9.561	8.015	- 1.546
1989	11.053	-	-

Cet écart entre l'évolution favorable du résultat d'exploitation et celle un peu moins favorable de l'excédent brut d'exploitation tient pour l'essentiel à :

- la réduction tendancielle des charges financières due à la fois aux variations favorables des parités monétaires (40 % de l'encours est libellé en devises) et à la baisse des taux d'intérêt : ces charges financières sont passées de 11,3 milliards de francs en 1984 à 9,1 milliards en 1987 ;

– l'importance des produits de cessions de biens immobiliers et mobiliers dont le bien-fondé n'est cependant pas contestable.

Par ailleurs, les comptes de la S.N.C.F. ont bénéficié, comme toutes les autres entreprises, de la baisse du coût de l'énergie de traction qui représente un peu plus de 10 % de ses coûts de fonctionnement (hors personnel). Cette baisse du prix de l'énergie a toutefois une incidence négative sur le trafic de la S.N.C.F. puisqu'elle accentue la concurrence de la route.

Ainsi, l'évolution favorable du résultat d'exploitation de la S.N.C.F. provient, en réalité, autant de l'incidence de facteurs exogènes à la gestion proprement commerciale de l'entreprise que de l'assainissement réel de ses conditions d'exploitation commerciales.

Cette situation rend la S.N.C.F. plus vulnérable à un retournement de conjoncture (hausse des taux d'intérêt et des variations des parités monétaires...) et demeure inquiétante car l'endettement de l'entreprise a, par ailleurs, continué de croître pendant la durée du contrat de plan. Il atteint 90 milliards de francs en 1988 à comparer à un montant de recettes d'exploitation de 49,6 milliards de francs (dont 4,6 milliards de compensations tarifaires par l'Etat), soit un ratio de 181%.

L'objectif de stabilisation de l'endettement de la S.N.C.F. qui figurait au contrat de plan ne sera donc pas respecté.

L'endettement, au contraire, augmentera de près de 100 % entre 1985 et 1989. De plus, la tendance à l'accroissement de la dette devrait se poursuivre au-delà du contrat de plan.

En effet, la S.N.C.F. devra supporter le coût direct de la réalisation de la ligne nouvelle du T.G.V.-Nord et de l'interconnexion en Ile-de-France en plus de la poursuite des travaux sur le T.G.V. Atlantique et Sud-Est.

(en milliards de francs)

Endettement à long terme	Montant	% en 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
1988 (prévisions)	90,0	n.c.
1989 -	100,0	n.c.
1990 -	113,0	n.c.
1991 -	118,0	n.c.

Toutefois, la rentabilité de ces investissements est excellente et permet d'escompter un reflux de l'endettement dans le courant des années 1990.

Les résultats d'exploitation de la ligne du T.G.V. du Sud-Est le confirment et le trafic sur cette ligne ne cesse d'augmenter.

	Nbre de voyageurs (en millions)	%	Nbre de voyageurs-kms (en millions)	%
1982	6,08	-	3.335	-
1983	8,96	47	5.336	60
1984 (1)	13,33	48	7.731	45
1985	14,74	11	8.721	13
1986	14,87	1	8.825	1
1987	16,97	14	9.695	10
1988 (prévisions)	n.c.		10.400	7
1989 (prévisions)	n.c.		10.900	5

(1) l'année 1988 est la première année d'exploitation complète du T.G.V. sur la nouvelle infrastructure.

Le taux de rentabilité du T.G.V. Sud-Est est de l'ordre de 15 %. Pour 1987, les recettes se sont élevées à 4.130 millions de francs et les dépenses d'exploitation à 1.630 millions de francs. Les dépenses d'amortissement et les charges financières à 1.129 millions de francs, d'où une contribution nette positive de 1.371 millions de francs pour la S.N.C.F. en 1987.

Ainsi, sans le T.G.V., la S.N.C.F. aurait dégagé en 1987 un résultat d'exploitation de - 3,4 milliards de francs et non pas de 2 milliards de francs comme celui effectivement réalisé.

3. Conclusion

Au terme du contrat de plan passé avec l'Etat, la situation de la S.N.C.F. est en voie d'amélioration si l'on en juge par la croissance de son résultat, qui devrait être équilibré en 1989 conformément à l'objectif du contrat de plan après avoir été déficitaire de plus de 4 milliards de francs en 1985, et par l'amélioration de son excédent brut, dans des proportions toutefois inférieures à celles prévues au contrat.

Cette amélioration repose néanmoins pour une part non négligeable sur une évolution favorable de certains coûts indépendants de la gestion propre de l'entreprise qui peut toujours se retourner.

Or, ce risque de retournement demeure inquiétant car l'assainissement proprement commercial de la S.N.C.F. est encore fragile du fait de la persistance d'une rentabilité décroissante de la plupart des services offerts par l'entreprise en raison de la baisse d'une partie importante du trafic et de la baisse des prix imposée par la concurrence des transports routiers et aériens.

Enfin, la S.N.C.F. va devoir faire face à un endettement croissant pour financer de nouveaux investissements dont la rentabilité permet toutefois d'escompter une amélioration des conditions d'exploitation de l'entreprise.

La S.N.C.F. se trouve donc en situation délicate de devoir, à la fois accroître sa productivité sans sacrifier la sécurité des voyageurs et accroître ses investissements, notamment en matière de T.G.V., pour résister à la concurrence de la route et de l'aérien tout en essayant de contenir la progression de son endettement.

Votre commission a tenu à saluer les efforts réels de productivité engagés par la S.N.C.F. depuis la mise en oeuvre du contrat de plan dont 1989 constituera l'année d'achèvement.

Elle a estimé que la S.N.C.F. était en mesure de poursuivre ces efforts et de relever le défi concurrentiel que lui dressent les autres modes de transport. Elle a, à cet égard, rappelé le caractère prioritaire des investissements à réaliser dans le domaine du T.G.V., véritable fer de lance du transport ferroviaire moderne, et la nécessité de maintenir un effort constant dans le domaine de la sécurité.

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

Le montant des investissements de la S.N.C.F. pour 1988 a été arrêté par le comité spécialisé n° 8 du F.D.E.S. en juin 1988 à 9.796 millions de francs en crédits de paiement.

Cette enveloppe comprend les crédits nécessaires au développement du programme de base (4.800 M.F.) et du programme d'électrification du Massif Central et de la Bretagne (500 M.F.) ainsi que les crédits nécessaires à la réalisation des travaux du T.G.V.-Atlantique (4.300 M.F.) et du T.G.V.-Nord (170 M.F.).

Pour 1989, le programme d'investissement de la S.N.C.F. n'est pas encore arrêté; il n'est donc pas possible d'en fournir les éléments chiffrés. Toutefois, sur la base de l'article 26 du contrat de plan, les crédits du programme de base et de l'électrification du réseau principal devraient se situer aux alentours de 5.800 millions de francs (1985). A ce montant s'ajoutent l'enveloppe de crédits relative au T.G.V.-Atlantique ainsi que les crédits nécessaires pour le démarrage des premiers chantiers du T.G.V.-Nord et de l'interconnexion. Estimé en francs 1988, l'avant-projet de budget 1989 devrait être du même ordre que celui de 1988.

1. Les trains à grande vitesse (T.G.V.)

L'élément fondamental est la décision, annoncée par le gouvernement le 9 octobre 1987, de réaliser, après le T.G.V. du Sud-Est (Paris-Lyon) et le T.G.V. Atlantique (Paris-Bordeaux), le T.G.V. Nord (Paris-Lille), d'assurer l'interconnexion des T.G.V. Sud-Est, Nord et Atlantique en région parisienne et de prolonger la ligne du T.G.V. Sud-Est vers le Sud jusqu'à Valence. Cette décision devrait permettre de mettre en oeuvre progressivement un véritable «schéma directeur des T.G.V.» comparable à celui arrêté pour les autoroutes.

T.G.V. Atlantique :

Grâce à la dotation en capital de 1.400 millions de francs versée à la S.N.C.F. en août 1987, la réalisation du T.G.V. Atlantique a été accé-

lérée. La mise en service du tronç commun et de la branche Ouest (vers Le Mans et au-delà) est prévue pour l'automne 1989 et celle de la branche Sud-Ouest (vers Tours et au-delà), qui était prévue pour l'automne 1990 devrait être avancée à l'été 1990.

L'année 1987 a vu l'achèvement de la plupart des chantiers d'infrastructure.

L'année 1987 a également marqué le début de la phase « superstructure » de pose de la voie sur le tronç commun de la ligne nouvelle.

Enfin, la plupart des marchés concernant les installations de traction électrique et de signalisation ont été passés.

En ce qui concerne l'infrastructure, les dépenses engagées s'élèvent à 8.569,5 millions de francs, soit 85% du montant total du projet (10 milliards). En ce qui concerne le matériel roulant à grande vitesse, les dépenses s'élèvent à 5.378 millions de francs, soit 71,7% du montant total du projet (7,5 milliards).

L'échéancier des paiements a été le suivant :

(en millions de francs)

1983 :	80	1986 :	2.228	1989 et ultérieures :	1.200
				(prévisions)	
1984 :	135	1987 :	2.805		
1985 :	906	1988 :	2.700		

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 conduit le ministre chargé des transports à confirmer, par arrêté ministériel du 14 avril 1988, la prise en considération du projet, qui a alors été qualifié de « projet d'intérêt général », au sens de la réglementation de l'urbanisme, par les préfets des départements concernés.

L'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique du T.G.V. Nord, s'est déroulée du 31 mai au 12 juillet 1988.

Pour ce qui concerne le choix du tracé, la commission d'étude qui, sous la présidence de l'ingénieur général RUDEAU, a été mise en place au début de l'année 1987, a retenu le tracé élaboré par la S.N.C.F. qui longe l'autoroute A.1. Cette commission a étudié d'autres possibilités et, notamment, le tracé préconisé par l'Association T.G.V. Amiens-Picardie-Normandie qui passe par Amiens et le tracé proposé par l'Association T.G.V. Est européen qui comporte un tronç commun au départ de Paris entre le T.G.V. Nord et le futur T.G.V. Est, mais les a finalement rejetées.

Cette commission a en effet estimé que la remise en cause du tracé soumis à l'enquête publique ferait courir un risque très important de ne pouvoir faire concorder la date de mise en service du T.G.V. Nord et celle de l'ouverture du tunnel sous la Manche (1993). Un tel décalage mettrait en cause des engagements internationaux et serait à l'origine d'importants préjudices.

Le gouvernement a confirmé le choix de ce tracé le 3 août 1988.

Lors d'un prochain comité interministériel d'aménagement du territoire, 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.

En ce qui concerne le financement de cette opération, dont le coût total est estimé à 12 milliards de francs environ (infrastructures), il n'est pas prévu de financement du budget de l'Etat. La dépense sera donc intégralement financée par emprunt de la S.N.C.F.

Interconnexion des T.G.V. Sud-Est, Nord et Atlantique :

Cette opération, dont le coût est évalué à 5,4 milliards de francs, permettra de réaliser l'interconnexion des trois tronçons de T.G.V. en contournant Paris. Le raccordement des T.G.V. Nord et Sud-Est se fera à Roissy tandis que celui des tronçons Atlantique et Sud-Est se fera à Massy; la continuité entre les trois tronçons étant ainsi assurée.

Prolongement de la ligne Sud-Est :

Le principe de cette opération a été arrêté; toutefois, ses modalités de financement ne sont pas encore arrêtées.

· Votre commission a tenu à rappeler l'importance qu'elle attache à la réalisation du T.G.V. Est qui relierait Paris à Strasbourg.

La réalisation de cette opération est capitale pour l'aménagement du territoire de l'Est de la France (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne) et pour affirmer la vocation européenne de la ville de Strasbourg.

2. La poursuite des opérations de désenclavement

a) Le plan ferroviaire breton

En application de l'article 27 du contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F., le plan ferroviaire breton prévoyait la modernisation de la voie et son électrification. Les travaux de modernisation des branches Nord et Sud des lignes ferroviaires au départ de Rennes ont été achevés en 1987.

L'électrification proprement dite se décompose à partir de Rennes en deux branches :

– **la branche Nord : Rennes – Saint-Brieuc et Saint-Brieuc – Brest.** L'électrification du tronçon Rennes-Saint-Brieuc a été mise en service en mai 1987. Les travaux d'électrification entre Saint-Brieuc-Brest se déroulent normalement. La mise sous tension est prévue pour 1989 en liaison avec l'arrivée du T.G.V. Atlantique;

– **la branche Sud : Rennes – Quimper :**

Les travaux sur ce second tronçon se poursuivent actuellement. En 1989, la S.N.C.F. devrait engager le début des travaux d'électrification proprement dite, les travaux de mise en câble, les travaux de block automatique entre Rennes et Auray, ainsi que des fusions de postes d'aiguillage à Redon – Vannes – Lorient. La mise sous tension de la branche Sud est prévue pour 1991/1992.

b) Le Massif Central

Les travaux de cette électrification se décomposent en trois sections à partir de Moret :

– **la section Moret – Nevers :** sur ce tronçon, les travaux ont démarré dès 1985 et ont été achevés début 1988. Cette section a été mise sous tension en mars 1988;

- la section **Nevers - Saint-Germain-des-Fossés** sur laquelle certains travaux ont démarré en 1984 et se poursuivent actuellement. En 1989, la S.N.C.F. engagera la dernière phase des travaux d'électrification. La mise sous tension de cette section est prévue pour 1990;

- la section **Saint-Germain-des-Fossés - Clermont-Ferrand** sur laquelle les travaux ont démarré en 1986, et se poursuivent actuellement; en 1989, la S.N.C.F. devrait poursuivre les travaux d'électrification et engager les travaux de fusion des postes d'aiguillage de Clermont-Ferrand. La mise sous tension de cette section est prévue pour 1991.

Le coût de ces opérations s'est élevé en 1988 à 500 millions de francs.

3. L'amélioration de la sécurité ferroviaire

La multiplication récente du nombre d'accidents survenus sur les rails est très préoccupante. Les chiffres sont alarmants et l'accident survenu ces derniers jours sur la ligne Paris-Strasbourg est venu tragiquement les rappeler à l'attention des pouvoirs publics.

En 1988, 57 personnes ont trouvé la mort et 142 ont été blessées dans les accidents ferroviaires suivants :

- 28 mai : collision entre deux trains en gare d'Antibes (Alpes-Maritimes) : 40 blessés.

- 27 juin : un train de banlieue percute un convoi à l'arrêt en gare de Lyon à Paris : 56 morts et 32 blessés.

- 19 juillet : collision entre deux trains en gare de Toulouse : 13 blessés.

- 6 août : un train heurte un butoir gare de l'Est à Paris : 1 mort et 57 blessés.

A la demande du ministère des Transports et de la mer et conformément aux orientations arrêtées en Conseil des Ministres du 29 juin 1988, la S.N.C.F. a élaboré un programme d'action en matière de sécurité et intégrant notamment les conclusions des deux commissions d'enquête sur les accidents de la gare de Lyon et de la gare de l'Est qui ont été rendues publiques.

Ce programme a été adopté par le Conseil d'administration de l'établissement du 26 octobre 1988 et doit être soumis prochainement à l'approbation du Ministre des transports puis du Comité spécialisé n° 8 du F.D.E.S. dans le cadre de la procédure normale du financement des investissements.

Ce programme quinquennal d'investissement, dont le montant s'élève à 4,1 milliards de francs, concerne notamment les infrastructures, les équipements de sécurité et l'amélioration de la formation des agents.

A. Les programmes en cours

Il convient toutefois d'observer que ce programme vient compléter et donner une nouvelle dimension à un programme de sécurité que la S.N.C.F. mène depuis déjà de nombreuses années à travers le financement des actions principales de sécurité suivantes :

a) *l'équipement des lignes à double voie les plus fréquentées en installations de blocks lumineux (B.A.L.) permettant d'assurer un espacement automatique des trains afin d'éviter les collisions entre deux trains roulant dans le même sens (blocks lumineux) ou les collisions en contresens (installations permanentes de contresens);*

b) *équipement progressif des lignes à voie unique (18.932 km dont 8.932 km ouvertes au transport de passagers) d'installations de blocks automatiques ou manuels de sécurité. Plus de 3.800 km de lignes devaient être équipées de ces mécanismes en 1988 et le programme prévoit d'équiper près de 700 kilomètres supplémentaires;*

c) *modernisation des postes d'aiguillages faisant appel plus largement à l'électronique et extension de l'équipement de guidage radio permettant l'arrêt automatique des trains en cas de danger dans une zone de 15 à 20 km. Ce système devait équiper près de 5.700 km de lignes en 1988 et le rythme de développement est de l'ordre de 700 à 800 km par an;*

d) *informatisation croissante des communications sol-train permettant une plus grande fiabilité des transmissions (système CAPI, Cerdagne, Eclair), une meilleure localisation et gestion en temps réel de déplacements des trains (projets ASTREE), un contrôle automatique de*

la vitesse des trains et enfin une meilleure assistance d'aide à la conduite (système SACEM qui est en cours d'installation sur la ligne A du R.E.R.);

e) *les améliorations apportées à la sécurité des passages à niveau* (262 collisions en 1987 faisant 48 morts et 35 blessés graves) grâce à l'amélioration des équipements de passages à niveau (signalisation) et aussi à la suppression des barrages les plus dangereux (- 3.050 depuis 1970 au rythme annuel d'une centaine ces dernières années).

L'ensemble de ces mesures représente un coût annuel de l'ordre de 1.800 millions de francs.

B. Le programme proposé le 26 octobre 1987)

Ce programme comprend deux types d'investissements :

a) **des investissements sur le réseau destinés à augmenter la capacité de certaines des lignes les plus chargées afin d'assurer un meilleur écoulement du trafic et de limiter ainsi le risque d'accident.**

Le coût de ces investissements serait, pour la part incombant à la S.N.C.F., de l'ordre de 2 milliards de francs.

Ces investissements concerneraient plus particulièrement la région parisienne où se sont produits les derniers accidents les plus graves :

- passage de deux à trois voies entre Aubergenville et Epône sur la ligne Paris-Mantes;

- suppression à la gare du Nord du tronçon commun aux deux lignes Paris-Pontoise et Paris-Montsoult;

- liaison par tunnel de la gare de Lyon et la station Châtelet-les-Halles afin de supprimer le cul-de-sac de la gare de Lyon (création d'une ligne D du R.E.R.);

- équipement de la ligne C du R.E.R. (Saint-Quentin-Etampes) du système SACEM d'assistance à la conduite.

b) **Des investissements d'automatisation de la conduite destinés à parer à l'erreur humaine.**

Il s'agit là de poursuivre et de renforcer l'effort déjà entrepris en matière d'automatisation. Il serait essentiellement prévu d'équiper, dès

1989, les locomotives et les voies en système d'arrêt d'urgence en cas de dépassements des vitesses imposées. Les premières installations pourraient concerner les lignes à gros trafic Paris-Marseille et Paris-Bordeaux et la généralisation pourrait intervenir en 1994. Le coût de ces investissements de sécurité serait de l'ordre de 2 milliards de francs.

Par ailleurs, des crédits devraient être affectés à l'amélioration de la formation des agents.

c) Commentaires.

Ce programme comprend à la fois des investissements sur le réseau qui sont liés à des actions de sécurité et dont certains sont d'ailleurs déjà prévus au projet de budget pour 1989 (exemple : équipement en SACEM de la ligne C du R.E.R.) et des investissements de sécurité *stricto sensu* qui s'inscrivent dans le prolongement d'actions déjà engagées.

L'enveloppe prévue de 4,1 milliards de francs constitue une augmentation très substantielle de l'effort fait ces dernières années par la S.N.C.F. en matière de sécurité.

Votre Commission a approuvé l'effort réalisé par la S.N.C.F. dans le domaine de la sécurité et s'est félicitée du programme que l'entreprise a adopté le 26 octobre dernier.

Vivement émue et préoccupée par la dégradation des conditions de sécurité du transport public ferroviaire ces dernières années, votre Commission a tenu à rappeler l'importance qu'elle attachait au renforcement de la politique de sécurité ferroviaire ; elle a confirmé le rapporteur spécial dans les pouvoirs de surveillance et de contrôle de la sécurité de la S.N.C.F. qu'il exerce dans le cadre de sa mission générale de contrôle de l'entreprise publique.

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE

I. EVOLUTION DES CONCOURS DE L'ETAT

Les concours de l'Etat aux transports collectifs en région parisienne s'élèvent globalement au projet de budget pour 1989 à 5.056 milliards de francs en diminution de 6,6%.

L'évolution des différentes contributions est la suivante :

	1988	1989	Variation (en %)
- Contribution à l'exploitation (D.O.) (dont indemnité compensatrice)	5.193,40 (4.984,5)	4.788,80 (4.605,0)	- 7,8 (- 7,6)
- Contribution aux investissements			
- A.P.	281,20	306,00	+ 8,8
- C.P.	225,00	267,75	+ 19,0
Total D.O. + C.P.	5.418,40	5.056,55	- 6,6

a) La réduction de la contribution de l'Etat à l'exploitation provient pour l'essentiel de la diminution de 380 millions de francs de l'indemnité compensatrice versée par l'Etat à la R.A.T.P. (350 M.F.) et à la S.N.C.F. pour son réseau banlieue (30 M.F.).

Cette diminution des crédits budgétaires d'indemnité compensa-

trice, destinés à couvrir l'insuffisance de recettes provenant de la fixation des tarifs par l'Etat à un niveau inférieur au tarif d'équilibre défini par le syndicat des transports parisiens (S.T.P.), ne se traduira pas cependant par une réduction des concours apportés à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue.

Le gouvernement a, en effet, estimé que les surplus de rentrées de versement transport observés en 1987 et 1988 permettaient au syndicat des transports parisiens, chargé de collecter le produit de cette taxe en région parisienne assise sur toutes les entreprises de plus de neuf salariés et affectée au financement de la carte orange et des cartes hebdomadaires de travail, de compenser, à due concurrence, la diminution de l'indemnité compensatrice par l'Etat en 1989.

Il s'agit donc d'un mouvement de trésorerie et d'apurement des comptes du S.T.P. qui présente un caractère exceptionnel et qui, en principe, ne devrait pas se reproduire les années ultérieures, tout au moins dans ces mêmes proportions.

Votre commission a estimé que cette opération de transfert de charges du budget de l'Etat au syndicat des transports parisiens devait être considérée comme une opération exceptionnelle.

Votre rapporteur rappelle que la diminution de 380 M.F. du concours de l'Etat se traduira automatiquement par une réduction du concours des collectivités locales d'Ile-de-France de l'ordre de 160 M.F. dans la mesure où le financement de l'indemnité compensatrice est partagé par l'Etat et les collectivités locales selon une clé de 70% - 30%.

Cette réduction du concours de la région Ile-de-France constitue une mesure dont la justification économique n'apparaît pas clairement alors même que la part de la contribution de cette région, la plus riche de France, au coût d'exploitation de ses transports collectifs reste inférieure à celle des autres régions de province dans une proportion du simple au double.

Votre rapporteur observe par ailleurs que, si le produit du versement transport en région parisienne (5,4 milliards de francs en 1986) représente, à lui seul, un montant supérieur de l'ordre de 30% à celui perçu en province (4,2 milliards de francs), il ne couvre cependant qu'une part de 25% du coût d'exploitation des transports en région parisienne contre 37% en province.

En outre, la contribution des usagers (par le prix du billet) au fonctionnement des transports collectifs reste, en Ile-de-France, inférieure de l'ordre de 10% à celle supportée par les usagers de province et ce en dépit du rattrapage tarifaire mené ces dernières années en région parisienne.

Ces divergences de situation entre la région parisienne et la province sont rendues possibles grâce à l'existence d'une contribution budgétaire de l'Etat qui organise de la sorte des transferts de revenus entre les usagers de province et de la région parisienne au bénéfice de ces derniers.

Une telle situation, qui peut se justifier par le caractère tout à fait spécifique des transports collectifs en région parisienne, mériterait néanmoins d'être clarifiée.

b) La contribution de l'Etat aux investissements en 1989 progresse en autorisations de programme à un rythme satisfaisant de 8,8% par rapport à 1988.

Ces contributions s'élèvent à :

– 160 millions de francs pour la R.A.T.P. (réseau ferré métro et R.E.R.);

– 56 millions de francs pour la S.N.C.F.-banlieue;

– 90 millions de francs pour les autres aménagements (bus ou tramway) effectués pour l'essentiel par la R.A.T.P.

Le montant de ces contributions de l'Etat est à rapprocher du montant des dépenses d'investissement de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. banlieue qui s'élèvent en 1988 respectivement à 2,6 milliards de francs et 1,6 milliard (paiements).

Le contrat de plan 1984-1988 dans le cadre du IX^e Plan en voie d'achèvement a été respecté et même au-delà puisque le lancement du prolongement de la ligne A du R.E.R. de Torcy à Chessy (desserte d'Eurodisneyland), qui ne figurait pas au contrat initial, a été décidé dès 1988.

L'ensemble des crédits consacrés par l'Etat et la Région à ce contrat de plan s'élève à 4,5 milliards de francs (en francs 1984) dont 1,8 milliard à la charge de l'Etat et 2,7 milliards à la charge de la Région.

Il a permis de réaliser les principales opérations suivantes :

– Vallée de Montmorency – Invalides (S.N.C.F.-banlieue);

- prolongement des lignes 5 et 7 du métro à Bobigny, Villejuif et La Courneuve (R.A.T.P. métro);

- prolongement de la ligne 1 du métro à La Défense (R.A.T.P. métro);

- interconnexion ouest (S.N.C.F.-banlieue);

- liaison Orly-Châtelet (S.N.C.F.-banlieue);

- tramway Saint-Denis - Bobigny (R.A.T.P. - site propre);

- trans Val-de-Marne (R.A.T.P. - site propre);

- équipement de la ligne A par le système de pilotage automatique SACEM (R.A.T.P.-R.E.R.).

Les crédits du projet de budget pour 1989 permettront notamment de financer le contrat de plan entre l'Etat et la région Ile-de-France actuellement en cours de négociation dans le cadre du X^e Plan.

Ces crédits permettront d'assurer le financement de la poursuite des travaux engagés pour :

- le prolongement de la ligne 1 à La Défense;

- le prolongement de la ligne A à Eurodisneyland;

- le tramway Saint-Denis - Bobigny;

- le site propre du trans Val-de-Marne ainsi que le lancement des travaux pour des opérations nouvellement décidées :

- l'aménagement de la gare de Clichy;

- l'équipement de la ligne C du R.E.R. (S.N.C.F.) en système SACEM.

Les clés de répartition du financement de ces opérations sont actuellement les suivantes :

	Métro - R.E.R.	Sites propres
- Etat (subvention)	40 %	50 %
- Région (subvention)	40 %	50 %
- Région (prêts spéciaux)	20 %	-

Votre commission a tenu à marquer l'importance qu'elle attachait au doublement de la ligne A du R.E.R. sur le tronçon actuellement saturé gare de Lyon - Auber ainsi qu'au développement des transports collectifs dans l'Ouest parisien.

II. EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA R.A.T.P.

A. L'EVOLUTION DU TRAFIC

Le trafic mesuré sur le réseau a évolué comme suit :

(en millions de voyages corrigés de l'effet des grèves de 1987)

	1986	1987	%
Méto	1.183	1.196	+ 1,1
R.E.R.	295	299	+ 1,4
Réseau ferré	1.480	1.497	+ 1,2
Autobus Paris	321	319	- 0,7
Autobus banlieue	450	451	+ 0,6
Ensemble	2.280	2.300	+ 0,8

Sur l'ensemble des réseaux, sauf sur le réseau d'autobus de Paris, le trafic est en hausse légère de 0,8% en moyenne.

En 1988, le trafic semble marquer une stabilisation par rapport à la forte croissance observée au deuxième semestre de 1987 tant sur le réseau routier que sur le réseau R.E.R. et métro.

Toutefois, compte tenu de la baisse du trafic enregistrée en 1987 à la suite des grèves du premier semestre, la progression de 1988 devrait dépasser les 2 points.

Pour 1989, une progression de 1% est prévue.

Il apparaît désormais que la croissance du trafic de la R.A.T.P. a atteint un certain palier du fait du tarissement des principales sources de croissance de ces quinze dernières années : la modernisation, l'extension des réseaux (R.E.R. notamment) et la carte orange.

Certes, la croissance du trafic R.E.R. reste supérieure à la moyenne du trafic de la R.A.T.P. mais le R.E.R. ne paraît pas devoir constituer un pôle de croissance important pour les années ultérieures en raison de la part peu élevée qu'il représente dans l'ensemble du trafic (12%).

Aussi paraît-il peu réaliste de prévoir une croissance du trafic supérieure à 1%.

Cette situation n'est pas sans risques pour l'évolution financière de la R.A.T.P. car l'entreprise ne peut plus compter désormais que sur ses efforts de productivité dans un contexte de stabilité de ses marchés.

B. EVOLUTION FINANCIERE DE LA R.A.T.P.

Le compte de résultat de la R.A.T.P. est, depuis quelques années, tout juste équilibré. Les prévisions pour 1988 font apparaître un excédent de 200 à 300 M.F., ce qui est peu au regard du chiffre d'affaires de l'entreprise de 14 milliards de francs, dont près de 9 milliards proviennent du versement transport et de l'indemnité compensatrice. A titre de comparaison, la S.N.C.F. est parvenue sur les cinq dernières années à réduire son déficit de près de 5 milliards de francs.

L'endettement de l'entreprise est très important et s'élève en 1988 à 15 milliards, soit près de 110% du chiffre d'affaires et plus 160% des recettes propres (hors concours des employeurs et des collectivités).

Les charges financières progressent à un rythme supérieur à celui des autres dépenses dans leur ensemble.

Par ailleurs, les charges d'amortissement progressent fortement (+ 11% en 1987).

L'effet conjoint de ces deux postes de dépenses traduit le poids des investissements passés et la contrainte qu'ils exercent sur l'évolution des résultats de l'entreprise.

Par ailleurs, les efforts de productivité de la R.A.T.P. restent inférieures à ceux effectués par la S.N.C.F.

Les réductions d'effectifs, par exemple, se sont élevées sur les cinq dernières années à :

- 14,2% à la S.N.C.F. (- 36.795 emplois);

- 1,4% à la R.A.T.P. (- 538 emplois).

De la sorte, les dépenses de personnel de la R.A.T.P. représentent 60% environ des dépenses totales d'exploitation contre 50% pour la S.N.C.F.

Il convient donc de renforcer la productivité de cette entreprise afin de lui permettre de mieux supporter le ralentissement prévisible de son trafic et de faire évoluer la répartition des contributions à son chiffre d'affaires.

Comme le montre en effet le tableau ci-dessous, la part du coût d'exploitation de l'usager ne s'est que très faiblement accrue depuis ces dernières années.....

(en pourcentage)

	1984	1985	1986	1987	1988	Ecart
Usagers (*)	32,1	31,9	32,5	33,9	34,8	+ 2,7
Employeurs (VT)	17,7	17,4	15,2	14,1	14,7	- 3,0
Etat	25,5	25,8	27,2	26,7	25,9	+ 0,4
Collec. locales	12,0	11,9	12,5	12,6	12,3	+ 0,3
Autres	12,7	13,0	12,6	12,7	12,3	- 0,4
Total	100	100	100	100	100	0

N.B. (*) Y compris le remboursement par l'employeur de 50% des titres d'abonnements par leurs salariés pour se rendre à leur lieu de travail. Il convient de retirer environ 10% de la part inscrite à ce titre de la ligne « usagers » au bénéfice de la ligne « employeurs ».

... malgré le rattrapage tarifaire entrepris notamment en 1986.

(en pourcentage)

	1984	1985	1986	1987	1988	1988/1984
Hausse moyenne des titres de transport (1)	5,5	4,5	8,0	5,0	5,5	+ 31,9
Hausse moyenne des prix	7,4	5,8	2,7	3,1	2,8	+ 23,6
Ecart	+ 1,9	+ 1,3	+ 5,3	- 1,9	- 2,7	-

(1) Y compris les titres sur la S.N.C.F.-banlieue

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

Les crédits aux transports interurbains en 1989 (5.269 millions de francs) sont maintenus en francs courants.

Ces crédits connaissent des évolutions contrastées :

- la contribution de l'Etat pour l'exploitation des services d'intérêt régional de la S.N.C.F., l'organisation de dessertes à courte distance augmente de 8,9 millions de francs, en conformité avec les dispositions du contrat de plan ;

- la contribution de l'Etat pour la compensation pour tarifs sociaux S.N.C.F. diminue de 2 millions de francs, sous l'effet des mesures d'économies évoquées ci-dessus (cf. chapitre premier - II - 3) ;

- les crédits de subvention d'investissement aux transports collectifs régionaux, départementaux et locaux passent de 113 millions de francs à 106,5 millions, en réduction de 5,7 % mais les autorisations de programme y afférentes restent maintenues en francs courants.

Pour 1989, l'Etat souhaite encourager les collectivités et les entreprises à promouvoir un service de qualité par la définition d'objectifs de productivité et d'efficacité. A cet effet, la politique de l'Etat se poursuivra à travers la procédure de la contractualisation des relations avec les collectivités locales et avec la S.N.C.F.

1. La contractualisation des relations de l'Etat avec les collectivités locales

Les contrats de productivité avec les départements ont succédé à partir de 1986 aux contrats conclus entre 1983 et 1986 avec les départements en vue d'étendre et de rajeunir le parc et ont permis d'apporter une amélioration sensible des conditions de transport des usagers et d'accroître l'efficacité du système de transport notamment dans le cadre du transfert des transports de substitution de la S.N.C.F. aux départements; 17 contrats de productivité ont été conclus en 1986 et 1987 avec les Conseils généraux pour un montant global de subvention de 61 millions de francs correspondant à un montant total d'investissement de 202 millions de francs et 6 nouveaux contrats ont été conclus au premier semestre 1988 pour un montant de subvention de 27,3 millions de francs.

La poursuite de la procédure des contrats de plan signés avec les régions sont en cours de négociation pour 1989-1999 dans le cadre du Xème plan.

Depuis 1984, 12 contrats de plan et de développement ont été signés avec les régions. Au total, une dotation de 255 millions de francs a été affectée aux actions de ce type de 1984 à 1988. La dotation 1989 n'est pas encore connue du fait des négociations en cours.

- Par ailleurs, des aides spécifiques contractuelles destinées à inciter les régions à optimiser leurs systèmes de transports continueront d'être attribuées à l'occasion du conventionnement avec la S.N.C.F.

Une grande attention sera portée à la cohérence d'ensemble des actions entreprises au plan régional, notamment par l'intermédiaire des conventions passées entre la S.N.C.F. et les régions pour la maîtrise des lignes d'intérêt régional.

La modernisation du secteur sera en outre encouragée par :

- l'introduction de technologies nouvelles : aide à l'exploitation des réseaux, connaissance et analyse des coûts, gestion des transports scolaires, information... Le conventionnement entre les autorités compétentes en matière d'organisation des transports et les entreprises de transports devrait forcément contribuer à la modernisation de ce secteur;

- l'aide à la conception d'un autocar interurbain;

– l'aide à certains investissements des réseaux de voies ferrées secondaires d'intérêt général;

– l'amélioration des structures d'accueil pour les transports (gares, centres d'échanges intermodaux).

2. La contractualisation des relations avec la S.N.C.F.

La compensation de réductions tarifaires à caractère social, ainsi la contribution de l'Etat à l'exploitation des dessertes régionales de la S.N.C.F. prévues au contrat de plan signé entre l'Etat et l'entreprise sont assurées sous réserve des inflexions apportées en matière tarifaire et rappelées ci-dessus.

La S.N.C.F., conformément aux principes définis dans ce contrat de plan, sera amenée à :

– prendre toute mesure destinée à améliorer les conditions du voyage ferroviaire et à le promouvoir. La S.N.C.F. développera notamment l'accueil de la clientèle, veillera à une information claire et complète à l'égard des voyageurs et facilitera les correspondances avec les autres modes de transport;

– mener une politique tarifaire dynamique afin de développer l'usage du train dans des conditions assurant son équilibre global d'exploitation.

En outre, dans le cadre de la poursuite de la politique de conventionnement avec les collectivités territoriales, la S.N.C.F. s'attachera, en concertation et avec l'aide des régions, à moderniser le parc affecté aux services régionaux et à définir les projets d'infrastructures utiles à l'amélioration des dessertes régionales.

S'agissant plus particulièrement des services d'intérêt régional qui recouvrent à la fois les services qui, en application de la loi d'orientation des transports intérieurs, ont fait l'objet de conventions avec les régions et les services non conventionnés qui, sans être des services nationaux, restent sous la responsabilité de l'Etat, les règles de conventionnement sont les suivantes :

Une convention unique entre chaque région et la S.N.C.F. est désormais substituée aux conventions passées antérieurement. Les services existants au moment du conventionnement sont remis équilibrés financièrement à la région sur la base d'un service de référence à trafic et structure tarifaire constante. Il s'agit d'un transfert qui est équilibré

grâce à l'affectation au crédit du compte régional de la contribution que lui verse l'Etat, à travers les contributions à la S.N.C.F., au titre des services d'intérêt régional. De surcroît, la région n'a pas à prendre en charge le coût des dérives éventuelles du service de référence, ce qui constitue pour elle une garantie contre les variations de coûts dont elle n'aurait pas la maîtrise. En revanche, si la région demande une modification de la consistance du service, le coût de cette modification ferait l'objet d'un avenant.

De même, la région prend à sa charge l'évolution des recettes du service conventionné. Elle assume ainsi les conséquences de ses choix en termes d'adéquation à la demande de la clientèle.

L'article 8 du contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. prévoyait que cette dernière s'emploierait à développer le conventionnement des services d'intérêt régional et estimait possible de conventionner la moitié de ces services en 1986 et les deux tiers à la fin du plan.

A l'heure actuelle, on dénombre 17 conventions signées avec les régions :

- deux conventions en 1984 avec les régions Nord-Pas-de-Calais et Languedoc Roussillon ;

- quatre conventions en 1985 avec les régions Limousin, Pays de la Loire, Midi-Pyrénées, Roussillon ;

- onze conventions en 1986 avec les régions Picardie, Auvergne, Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Basse-Normandie, Bretagne, Centre, Bourgogne, Haute-Normandie.

De plus, en 1987, une convention a été signée avec le département de Charente-Maritime qui devrait prochainement être reprise par la Région et étendue à l'ensemble des services d'intérêt régional.

Les négociations continuent actuellement avec les régions Rhône-Alpes et Lorraine.

On peut constater qu'en 1987, 70 % de l'offre des services d'intérêt régional étaient conventionnés ainsi que 73 % du trafic.

Par conséquent, l'objectif prévu par le contrat de plan Etat/S.N.C.F., était atteint dès 1986.

Pour l'avenir, il est probable que la S.N.C.F. aura conventionné l'ensemble des services d'intérêt régional avant la fin de 1989.

Le coût pour l'Etat de l'exploitation de ces services s'élève au projet de budget pour 1989 à 3.729 millions de francs, conformément aux normes d'évolution prévues au contrat de plan.

CHAPITRE IV

LA DOTATION DE CONTINUITÉ TERRITORIALE AVEC LA CORSE

Depuis 1981, la ligne budgétaire consacrée à la desserte de la Corse regroupe d'une part, les crédits de la «continuité territoriale» entre l'île et le continent, c'est-à-dire la desserte maritime, et d'autre part, les crédits de la desserte aérienne. Les crédits inscrits en 1989 s'élèvent à 753 millions de francs contre 734,7 millions de francs en 1988 (+ 2,5 %).

Le transport des voyageurs et des marchandises par les voies aérienne et maritime entre le continent et la Corse fait l'objet d'une convention signée le 7 janvier 1986 en application des dispositions de la loi du 30 juillet 1982 portant statut particulier de la Corse. Ce transport est exercé selon des tarifs alignés sur ceux de la S.N.C.F. (pour les passagers) et de la tarification routière obligatoire (pour les marchandises).

La subvention de l'Etat couvre, pour tout ou partie, la différence entre le prix de revient des compagnies exploitantes et le prix payé par les usagers au titre de la continuité territoriale.

1. Les lignes aériennes

Les lignes prises en compte sont celles reliant Marseille et Nice d'une part, Ajaccio, Bastia et Calvi d'autre part, assurées par Air France et Air Inter (auxquelles ont été ajoutées, par avenants du 14 février et du 15 octobre 1986, les lignes Marseille-Figari et Nice-Figari assurées par la compagnie T.A.T., et par avenant du 17 mars 1988 les lignes Toulon-Ajaccio et Toulon-Bastia assurées par la compagnie Air Corse).

L'office des transports de la région de Corse, créé par la loi du 30 juillet 1982, assure la mise en oeuvre de la convention Etat-Région en passant des conventions particulières avec les compagnies concessionnaires.

L'office des transports et les compagnies Air France et Air Inter ont ainsi conclu, le 4 décembre 1987, une nouvelle convention qui définit, pour les trois prochaines années, le cadre juridique et économique dans lequel le service public du transport aérien sera assuré sur la desserte de bord à bord.

Il convient d'observer que seule la desserte de bord à bord (Sud métropolitain - Corse) fait l'objet d'une compensation par l'Etat; les liaisons Paris - Corse sont exploitées dans des conditions commerciales normales.

A. Conditions d'exploitation de la desserte de bord à bord

Les lignes :

Actuellement, Ajaccio et Bastia sont desservies par Air Inter et Air France conjointement à partir de Marseille.

Depuis le 1er novembre 1978, ces deux villes sont desservies au départ de Nice par Air France seule, tandis que les lignes entre le continent et Calvi le sont uniquement par Air Inter.

Les liaisons bord à bord sont effectuées selon le programme suivant :

- au départ de Marseille, deux ou trois services quotidiens selon les jours, à destination de Bastia et Ajaccio auxquels s'ajoutent des services supplémentaires en fin de semaine;

- depuis Nice, Ajaccio et Bastia sont desservies par des vols directs à raison de deux services quotidiens. Des services supplémentaires sont assurés en fin de semaine portant à trois le nombre de services quotidiens sur chaque destination;

- Calvi bénéficie de cinq liaisons hebdomadaires vers Nice et de cinq liaisons hebdomadaires vers Marseille.

En raison de la forte saisonnalité de la demande et des pointes journalières très marquées, la politique suivie par les compagnies consiste à offrir une desserte régulière de base ajustée sur le trafic des mois creux, à la compléter par des vols additionnels pour les pointes, et à la renforcer à mesure que le trafic augmente. Ainsi, la desserte régulière des programmes d'été est sensiblement plus étoffée que celle des programmes d'hiver.

Les résultats de trafic :

Le trafic enregistré en 1987 par Air France et Air Inter pour l'ensemble de la desserte de bord à bord (passagers payants, vols réguliers et supplémentaires) a été de 807.100 passagers, contre 781.700 en 1986 (+ 3,2%).

La structure tarifaire :

La grille tarifaire appliquée sur les liaisons bord à bord depuis le 1er janvier 1986 est la suivante :

Prix d'un aller simple (FF)	Marseille-Corse	Nice-Corse
Tarif A	354	303
Tarif B	247	203

Le tarif A est ouvert à tous les passagers sur tous les vols.
Le tarif B fait l'objet de réductions particulières.

Les résultats d'exploitation :

Sur le bord à bord, en application du principe de continuité territoriale, les tarifs mis en place afin de réduire le handicap de l'insularité sont inférieurs en valeur absolue et en niveau kilométrique à ceux pratiqués sur les lignes métropolitaines équivalentes et ne permettent donc pas de couvrir des coûts d'exploitation aggravés par la faiblesse des distances. Il en est résulté en 1987 un déficit de 111,9 M.F. pour Air France et Air Inter.

Le montant des subventions allouées et la partie du déficit restant à la charge des compagnies, conformément à la convention passée avec l'Etat, sont rappelés dans le tableau ci-dessous pour le bord à bord.

(en millions de francs courants)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Résultats avant subvention	- 83,7	- 99,6	- 106,1	- 121,9	- 106,6	- 111,9
dont :						
- Air France	- 58,0	- 70,0	- 77,2	- 77,9	- 71,3	- 75,7
- Air Inter	- 25,7	- 29,6	- 28,9	- 44,0	- 35,3	- 36,2
Subvention totale	65,7	68	80	83,6	83,6	85,3
dont :						
- Air France	43,8	42,7	51,1	51,3	52,6	58,2
- Air Inter	21,9	25,3	28,9	32,3	31	27,1
Déficit résiduel à la charge des compagnies	- 18,0	- 31,6	- 26,1	- 38,3	- 23,0	- 26,6
dont :						
- Air France	- 14,2	- 27,3	- 26,1	- 26,6	- 18,7	- 17,5
- Air Inter	- 3,8	- 4,3	0	- 11,7	- 4,3	- 9,1

E. Conditions de la desserte de la Corse

Les liaisons entre Paris et la Corse sont effectuées selon le programme de base (hiver 1987-1988) à raison de quatre allers-retours quotidiens sur Bastia et Ajaccio : un en direct et trois avec une correspondance à Marseille.

Calvi est reliée à Paris par une liaison indirecte quotidienne via Marseille ou Nice à laquelle s'ajoute un service en fin de semaine avec escale réduite à Marseille sans changement d'appareil.

A partir de l'automne 1988, les compagnies mettront en oeuvre, deux jours par semaine, une nouvelle desserte aller-retour dans la journée sur chacune des destinations d'Ajaccio et de Bastia. Ces vols permettront d'effectuer l'aller et retour dans la journée au départ de Paris, l'unique fréquence quotidienne actuelle n'autorisant l'aller et retour dans la journée qu'au départ de Corse.

Air France et Air Inter ont transporté en 1987 409.900 passagers sur ces relations, contre 394.900 en 1986, soit une progression de 3,8%.

La liaison Paris-Corse ne fait pas l'objet d'une compensation de l'Etat et se trouve intégrée dans le cadre général des politiques tarifaires des compagnies exploitants :

Aller-simple : (tarifs au 1er janvier 1988)

Tarif de base	953 F
Tarif A	718 F
Tarif B	523 F

Un tarif spécial de 468 F l'aller simple est en outre applicable aux jeunes de moins de 25 ans et aux étudiants de moins de 27 ans sur certains vols bleus tout au long de l'année.

Un tarif « Avion pour tous », valable toute l'année et accessible à tous les passagers, permet de réaliser l'aller et le retour, dans un délai d'un mois, au tarif de 1.116 F.

Enfin, un tarif dit « super vacances » à 750 F l'aller et retour, applicable sur certains vols et avec certaines conditions de durée de séjour, a été instauré à compter de mai 1988 (850 F en juillet et août).

C. Projet de création d'une compagnie régionale

Conformément aux dispositions de la convention signée le 7 janvier 1986 entre l'Etat et la région de Corse, l'O.T.R.C. a réalisé une étude sur les conditions de création et d'exploitation d'une compagnie aérienne régionale assurant la desserte de bord à bord entre la Corse et le continent.

Cette étude, qui conclut favorablement à la création d'une compagnie régionale et qui prévoit la reprise par celle-ci de la quasi-totalité de la desserte de bord à bord au moyen de sept avions ATR 72 (65 places) entre 1990 et 1995, a été soumise à l'Assemblée de Corse ainsi qu'à l'Etat et aux compagnies Air France et Air Inter.

L'Assemblée de Corse s'est prononcée les 18 février et 20 juillet 1988 en faveur de la création de cette compagnie qui prendrait la forme juridique d'une société d'économie mixte locale (conformément à la loi du 7 juillet 1983) d'un capital social de 15.999.000 francs détenu pour 8 M.F. par la région de Corse.

Les compagnies Air France et Air Inter ont fait part de leur intention de s'associer à ce projet, d'une part en participant au capital et au conseil d'administration de la compagnie régionale, et d'autre part en coopérant avec elle pour la commercialisation des vols, l'assistance en escale et le frètement de leurs appareils pendant les pointes de trafic. La compagnie T.A.T. devrait également participer au projet.

La nouvelle société devrait être constituée à l'automne 1988. En l'état actuel du projet, les lignes Nice-Ajaccio et Nice-Bastia pourraient commencer à être exploitées par la nouvelle compagnie début 1990 à l'aide des deux ATR 72 qui ont été commandés par la région de Corse.

L'Etat, pour sa part, a fait connaître à la Région son accord de principe pour la création de la société et, si la compagnie reçoit les autorisations nécessaires pour effectuer du transport aérien public, pour que la convention Etat-Région soit amendée de façon à permettre à la

nouvelle compagnie de bénéficier de la dotation de continuité territoriale pour l'exploitation des lignes Nice-Ajaccio et Nice-Bastia dans des conditions analogues aux autres compagnies exploitant les lignes de bord à bord.

2. Les liaisons maritimes

Les liaisons maritimes entre la métropole et la Corse sont assurées par trois compagnies :

- la Société nationale corse maritime (S.N.C.M.) qui assure à la fois le trafic des passagers et de marchandises;
- la Compagnie méridionale de navigation (C.M.N.) qui assure exclusivement le transport de marchandises;
- la compagnie Pitta-Luga qui assure uniquement le transport de ciment.

La convention Etat-région précitée prévoit que la subvention de l'Etat doit permettre aux compagnies maritimes d'offrir des tarifs identiques à ceux du transport ferroviaire ou routier pour les marchandises au titre de la continuité territoriale.

On estime que la subvention de l'Etat conduit à une réduction des tarifs des compagnies maritimes, de l'ordre de 20 à 30% pour les passagers et de l'ordre de 50% pour les marchandises.

Cette subvention s'élève à 619 M.F. en 1987 en progression de 4% par rapport à 1986 (595 M.F.).

La part la plus importante revient à la S.N.C.M. qui assure près des deux tiers du trafic en 1987. La dotation correspondante est passée de 458 M.F. en 1986 à 467 M.F. en 1987.

La part revenant à la C.M.N. s'élève respectivement à 127 et 129 M.F.

A la différence de la pratique retenue pour le transport aérien, la subvention versée à la S.N.C.M. couvre la quasi-totalité du déficit de la ligne car cette compagnie réalise sur les liaisons avec la Corse l'essentiel de son chiffre d'affaires (ce n'est évidemment pas le cas pour les compagnies aériennes).

La subvention versée à la S.N.C.M. couvre le déficit d'exploitation (246 M.F. en 1986) mais aussi le coût du renouvellement des navires grâce à une dotation en capital incluse dans la subvention (212 M.F. en 1986).

Le trafic présente des évolutions contrastées car, si le tonnage de marchandises s'accroît, le nombre de passagers a tendance à se réduire sous l'effet notamment de la concurrence des lignes italiennes qui desservent aussi l'île.

La part de marché (passagers) de la S.N.C.M. dans le trafic total est ainsi passée de 76% en 1982 à 66% en 1987.

L'évolution physique du trafic est la suivante :

	Passagers (nombre)	Marchandises (tonnes)
1983	1.230.381	1.388.000
1984	1.174.397	1.370.902
1985	1.245.030	1.370.313
1986	1.303.547	1.417.889
1987	1.298.000	1.517.390

3. La dotation prévue pour 1989

La dotation de continuité territoriale prévue en 1989 s'élève à 753 millions de francs.

Conformément aux dispositions du contrat de plan Etat-Régions du 7 janvier 1986, cette dotation a été calculée sur la base des dépenses constatées en 1987, majorées en fonction de la variation des prix du P.I.B. (+ 2%), à l'exception des crédits correspondant au fonctionnement de l'office des transports.

CHAPITRE V

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE

A l'inverse des transports de la Région Ile-de-France qui font l'objet d'une contribution de l'Etat tant en fonctionnement qu'en investissement, l'Etat n'apporte pas de contribution de fonctionnement sous forme d'indemnité compensatrice aux transports collectifs urbains en province.

1. L'évolution des dotations budgétaires

Les dotations sont résumées dans le tableau ci-dessous pour les années 1988 et 1989.

Transports en commun de province : évolution des crédits

(en millions de francs)

Subventions d'investissement	1988		1989		%	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
Aménagement d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province - tramways - métros	265,4	280	295	273,9	+ 11,1	- 2,1
Aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province - Plans de circulation	-	-	-	-	-	-
Aides à l'amélioration de la qualité de la productivité des transports urbains (contrats de productivité)	30	116	30	108	-	- 6,8
Total	295,4	396	325	381,9	+ 10,0	- 3,5

La progression en autorisations de programme ressort à 10 % et à 11 % pour les seuls crédits de subventions aux infrastructures.

Les dotations inscrites au budget 1989 permettront :

– de poursuivre la politique contractuelle d'aide à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports collectifs;

– s'agissant des tramways et métros de province, de poursuivre les opérations lancées et de financer des opérations nouvelles.

2. Le financement de l'exploitation des transports collectifs urbains de province

Le financement des charges d'exploitation des transports collectifs urbains de province (métro, tramways et autobus), dont le total dépasse les 7 milliards de francs, est réparti pour l'essentiel entre les :

– usagers :	38,5 %,
– collectivités locales :	17,5 %,
– employeurs :	37 %,
– autres :	7 %

La part des usagers est représentée par les recettes tarifaires, la part des collectivités locales par les subventions et la part des employeurs par le produit du versement transport.

Le versement transport a été institué par la loi du 11 juillet 1973. A l'origine cette taxe, supportée par les entreprises, ne concernait que les communes ou groupement de communes de plus de 300.000 habitants. Ces dernières années, cette taxe a été étendue et le seuil d'application a été ramené à 30.000 habitants à compter du 1er juillet 1983, de telle sorte qu'aujourd'hui près de 140 agglomérations ont intauré le versement transport, soit 87 % des agglomérations concernées. Une soixantaine d'entre elles ont opté pour ce régime depuis 1983.

Le montant total de cette taxe est estimé pour 1986 à 4,4 milliards de francs (hors région parisienne) et son produit moyen par habitant varie de 132 F à 337 F selon les villes compte tenu notamment de la disparité des taux appliqués (de 0,1 % à Béziers ou Cambrai par exemple à 1,5 % à Lyon ou Marseille).

Le versement transport couvre une part du coût d'exploitation des transports équivalente à celle supportée par les usagers (38,5 %). La situation est différente en région parisienne dans la mesure où les usagers et les collectivités locales supportent une part moins importante (25 % et 11 % environ) du fait de la contribution versée par l'Etat qui, avec une part de l'ordre de 20 %, couvre la différence.

La part du versement transport affectée à l'exploitation des autorités organisatrices de transport est égale à 66 % du total, le solde de 34 % étant affecté aux investissements sur les réseaux.

3. Le financement des investissements dans le domaine des transports collectifs urbains de province

Le financement des charges d'investissement est réparti comme suit :

- Autorités organisatrices (y compris emprunts) : 54 %
- Versement transport : 31 %
- Subvention de l'Etat : 15 %

Le versement transport affecté à l'investissement représente un montant de l'ordre de 1,4 milliard de francs pour un total de dépenses d'investissements de 4,6 milliards de francs.

Là aussi, des différences existent avec la région parisienne. La part supportée par le versement transport est importante en province alors qu'en région parisienne il n'y a pas d'affectation du versement transport au financement de l'investissement.

En revanche, la participation des autorités organisatrices est plus importante (70 % environ, dont 50 % sur emprunts) et celle de l'Etat moins élevée (6 %).

4. Les programmes prévus pour 1989

L'Etat apportera son concours financier à certaines opérations d'équipement de transports urbains en 1989 et correspondant soit à la poursuite de programmes engagés soit à un lancement d'opérations nouvelles.

Ces programmes et opérations nouvelles concerneront notamment les villes de Lyon, Lille, Strasbourg, Toulouse, Grenoble.

Par ailleurs, l'Etat poursuivra sa politique des contrats de productivité avec les villes pour laquelle une dotation de 30 millions de francs en autorisations de programme, reconduite en francs courants, et de 108 millions en crédits de paiement est prévue.

Au moyen de cette dotation, l'Etat apporte son concours à l'amélioration des réseaux de transports urbains et de leur productivité.

Compte tenu de l'absence de contribution de l'Etat au fonctionnement des transports urbains de province et du niveau déjà élevé de la contribution demandée aux usagers (38 % du coût contre 25 % en région parisienne), il est nécessaire de poursuivre une politique de productivité visant à abaisser le coût d'exploitation des transports urbains.

Aussi est-il indispensable que l'Etat développe cette politique d'aide contractuelle à la productivité et votre rapporteur souhaite que l'ajustement de ces crédits, pour les années ultérieures, aille au-delà de la simple reconduction en francs courants qui est proposée pour 1989.

De même est-il nécessaire d'accroître encore les subventions d'investissement de l'Etat pour les projets de transports urbains, notamment de métros, envisagés par les collectivités locales.

Le développement économique des principales villes de province et de leurs agglomérations environnantes repose, en effet, le plus souvent sur l'existence de solides infrastructures de transports collectifs; ces dernières permettent une meilleure mobilité de la population et constituent de la sorte un critère de décision de plus en plus important dans le choix d'implantation des entreprises.

Le projet de budget pour 1989 marque indéniablement un effort en faveur des transports urbains collectifs puisque les aides de l'Etat à l'équipement progressent globalement de 10%. Il traduit de la sorte le souci du gouvernement d'effectuer un certain rééquilibrage entre les contributions de l'Etat aux transports en région parisienne (+ 8,3%) et en province.

Cet effort ne répond cependant que partiellement à l'ensemble des demandes des collectivités locales, notamment des grandes villes de province et laisse ainsi insatisfaites certaines autres demandes qui répondent pourtant à des besoins justifiés.

Si votre rapporteur⁴ accueille donc favorablement l'effort réalisé dans ce projet de budget en faveur de la province, il formule aussi le souhait que cet effort puisse être encore accru.

//

**Relevé des modifications apportées par
l'Assemblée nationale en deuxième délibération.**

Le budget des transports terrestres a été majoré par l'Assemblée nationale en deuxième délibération de 1.000.000 F en autorisations de programme et de 3.000.000 F en crédits de paiement.

Cette somme fait l'objet de deux amendements présentés par le gouvernement comme suit :

- majoration de 2.000.000 F des crédits du titre IV destinés à la contribution de l'Etat à la desserte interne des villes nouvelles; la dotation initiale de 1.000.000 F est ainsi triplée;

- majoration de 1.000.000 F en A.P. et C.P. des crédits de subvention d'investissement du titre VI destinés au financement d'études pour une meilleure desserte de Strasbourg, afin de confirmer sa vocation européenne; une ligne particulière de crédits sera réservée à l'usage exclusif de ce crédit.

Au cours de sa séance du 25 octobre 1988, la Commission, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, a procédé, sur le rapport de Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial, à l'examen du projet de budget pour 1989 du ministère des Transports et de la mer, Section I Transports terrestres et sécurité routière 1. Transports terrestres.

A la majorité, la Commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la Section I.1 : Transports terrestres.