

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990 - 1991

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1990.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1991* CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Robert Laucournet, Jean Huchon, Richard Pouille, Philippe François, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Roland Grimaldi, Serge Mathieu, Louis Minetti, René Trégouet, *secrétaires* ; Jean Amelin, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, François Blaizot, Marcel Bony, Jean-Eric Bousch, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Henri Collette, Marcel Costes, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginesy, Yves Goussebaire-Dupin, Jean Grandon, Georges Gruillot, Rémi Herment, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Bernard Legrand, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, François Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moïnard, Paul Moreau, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Henri Revel, Jean-Jacques Robert, Jacques Roccaserra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Jean Simonin, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : 1593, 1627, 1635 (annexe n° 21), 1640 (tome VI) et T.A. 389.

Sénat : 84 et 85 (annexe n° 15) (1990-1991).

## SOMMAIRE

---

	<b>Pages</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	7
<b>CHAPITRE PREMIER : La situation de la S.N.C.F.</b> .....	9
<b>I. UN NOUVEAU CONTRAT DE PLAN ETAT-ENTREPRISE</b> .....	9
<b>A. LES OBJECTIFS POURSUIVIS</b> .....	9
<b>B. LES MOYENS FINANCIERS DE REALISATION</b> .....	10
<b>1. Un maintien des contributions de l'Etat</b> .....	10
<b>2. Un exceptionnel niveau d'investissement</b> .....	12
<b>II. LES RESULTATS DE LA SOCIETE NATIONALE</b> .....	13
<b>A. L'EVOLUTION PEU SATISFAISANTE DES TRAFICS</b> ...	13
<b>1. Les résultats contrastés du trafic de voyageurs</b> .....	13
<b>2. Les résultats préoccupants du trafic de marchandises</b> .	14

<b>B. UNE SITUATION FINANCIERE AMELIOREE MAIS ENCORE FRAGILE</b> .....	16
<b>1. Le redressement du compte d'exploitation constaté en 1989 risque de ne pas être confirmé en 1990</b> .....	16
<b>2. Des investissements en très forte progression</b> .....	17
<b>III. DE VASTES AMBITIONS POUR LA TRES GRANDE VITESSE</b> .....	18
<b>A. LE PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR DES LIAISONS A GRANDE VITESSE</b> .....	18
<b>1. Les orientations retenues</b> .....	18
<b>2. Les propositions avancées</b> .....	19
<b>3. La portée du document publié</b> .....	22
<b>B. LA POURSUITE DES OPERATIONS DECIDEES</b> .....	22
<b>1. Le prolongement de la ligne Sud-Est du T.G.V.</b> .....	22
<b>2. L'achèvement du T.G.V. Atlantique</b> .....	23
<b>3. La poursuite du T.G.V. Nord</b> .....	24
<b>4. L'interconnexion des lignes à grande vitesse à l'Est de Paris : un atout pour la province</b> .....	25
<b>C. L'AVANCEMENT DES PROJETS ETUDIES</b> .....	26
<b>1. Le T.G.V. Est : un large consensus en attente de concrétisation</b> .....	26
<b>2. La préparation du T.G.V. de l'an 2000</b> .....	27
<b>IV. DE NOUVELLES STRATEGIES POUR L'ENTREPRISE</b> ..	28
<b>A. LES REFORMES DE STRUCTURES</b> .....	28
<b>1. La réforme de la Direction générale</b> .....	28
<b>2. La filialisation de l'activité maritime</b> .....	29

<b>B. L'ABANDON PROGRESSIF DE LA PEREQUATION TARIFAIRE</b> .....	29
<b>1. La modulation tarifaire</b> .....	30
<b>2. Les nuancements temporels</b> .....	31
<b>CHAPITRE II : L'évolution de la R.A.T.P. et des transports collectifs en province</b> .....	33
<b>I. LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS</b> ..	33
<b>A. UNE INEGALE PROGRESSION DES TRAFICS</b> .....	33
<b>1. Une modeste croissance globale</b> .....	33
<b>2. Des variations sensibles entre les différents modes de transport</b> .....	34
<b>B. UN EQUILIBRE FINANCIER ASSURE PAR D'ABONDANTES SUBVENTIONS</b> .....	35
<b>1. Les charges de l'entreprise</b> .....	35
<i>a) La présentation globale</i> .....	35
<i>b) L'examen de quelques charges spécifiques : fraude, vandalisme, publicité et sécurité des personnes</i> .....	36
<b>2. Le financement des besoins</b> .....	39
<i>a) Les produits du transport</i> .....	39
<i>b) L'endettement</i> .....	39
<b>C. UNE RELLE VOLONTE DE MODERNISATION</b> .....	40
<b>1. Des investissements en augmentation</b> .....	40
<b>2. Des projets ambitieux</b> .....	41
<i>a) La mise en oeuvre du système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance (SACEM)</i> .....	41
<i>b) La construction de la ligne METEOR (Métro Est-Ouest Rapide)</i> .....	42
<i>c) La réalisation du métro du futur : BOA</i> .....	43

<b>3. Une rénovation déterminée de l'entreprise</b> .....	44
<i>a) La réforme des structures</i> .....	44
<i>b) La réforme du comité d'entreprise</i> .....	44
<b>II. LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE</b> .....	45
A. LES TRANSPORTS URBAINS .....	45
B. LES TRANSPORTS REGIONAUX ET DEPARTEMENTAUX	45
<b>CHAPITRE III : Le transport routier</b> .....	47
<b>I. UNE POURSUITE DE LA CROISSANCE DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES</b> .....	47
<b>II. L'ACCELERATION DE LA PREPARATION DES ECHEANCES EUROPEENNES</b> .....	48
A. LES MESURES COMMUNAUTAIRES .....	48
1. L'ouverture des marchés .....	48
2. L'harmonisation des conditions de concurrence .....	48
B. LES MESURES NATIONALES : DES ALLEGEMENTS FISCAUX APPRECIABLES ET APPRECIES .....	49

Mesdames, Messieurs,

En terme de crédits de paiement, la dotation réservée aux transports terrestres par le projet de loi de finances pour 1991 dépasse 43 milliards de francs (43,04) et connaît une hausse de 8,2 % par rapport à l'année précédente. Le montant des autorisations de programme, en s'établissant à 1,44 milliard de francs, enregistre une progression de 13,6 % encore plus significative.

Dans le total des crédits, l'ensemble des contributions versées à la S.N.C.F. s'élèvent à 35,52 milliards, soit une croissance de l'ordre de 11 % qui s'explique par le respect des engagements souscrits par l'Etat envers cette entreprise dans le cadre du nouveau contrat de plan conclu avec elle. La contribution au fonctionnement de la R.A.T.P. atteint 4,3 milliards de francs portant le total des versements aux transports parisiens (R.A.T.P., S.N.C.F. banlieue, desserte interne des villes nouvelles) à 5,17 milliards de francs. Ce niveau de dotation traduit une augmentation de 8,3 % qui révèle un relâchement de la volonté, manifestée ces dernières années, de réduire l'indemnité compensatrice versée aux entreprises de transport parisien afin de les inciter à davantage répercuter leurs coûts réels de fonctionnement sur l'utilisateur. Cette indemnité, représentant 4,5 milliards de francs, progresse de plus de 9 % dans le projet de budget pour 1991.

Les transports collectifs urbains et interurbains en province bénéficient d'une dotation de 0,51 milliard de francs en autorisations de programme.

Enfin, 64,3 millions de francs sont affectés à l'amélioration de la productivité de l'acheminement routier de marchandises, étant entendu que, par ailleurs, trois des mesures fiscales prévues par le projet de loi de finances allègent les charges des entreprises de transport routier pour un montant d'environ 1,8 milliard en année pleine.

Laissant à la Commission des finances le soin d'examiner plus avant les dispositions strictement financières du projet de budget pour 1991, votre rapporteur pour avis vous propose d'étudier la situation actuelle des transports terrestres français dans ses composantes essentielles.

## **CHAPITRE PREMIER**

### **La situation de la S.N.C.F.**

#### **I. UN NOUVEAU CONTRAT DE PLAN ETAT-ENTREPRISE**

Dans la continuité du contrat de plan 1985-1989, un nouveau contrat couvrant la période 1990-1994 a été conclu entre l'Etat et la S.N.C.F., le 14 mars 1990. Il fixe une stratégie de développement à l'entreprise et lui fournit les moyens de la mettre en oeuvre.

##### **A. LES OBJECTIFS POURSUIVIS**

L'accord s'articule autour de trois engagements majeurs de l'entreprise publique : l'équilibre des comptes, la poursuite impérative de la sécurité et un renforcement prioritaire des liaisons à grande vitesse, de la branche fret et de la qualité des transports de la vie quotidienne notamment en banlieue parisienne.

Pour équilibrer les comptes et assurer les programmes d'investissement nécessités par les développements envisagés, l'allègement de la dette était indispensable. En effet, l'endettement à long terme de la S.N.C.F. atteignait, fin 1989, 97 milliards de francs. Il générait annuellement dix milliards de francs de charges financières, soit environ 20 % du chiffre d'affaires.

Afin de diminuer le poids de ce boulet financier, le contrat de plan crée un service annexe d'amortissement auquel est affectée la partie de la dette correspondant aux déficits cumulés enregistrés par l'entreprise depuis 1971, à savoir 38 milliards de francs. La charge de remboursement des emprunts, ainsi expurgés des comptes de la S.N.C.F., doit être assurée par l'Etat pour 3,8 milliards de francs, la société nationale n'y contribuant que pour 100 millions de francs. Toutefois, pour 1990, en raison des délais nécessaires à la mise en place de ce service, l'Etat a maintenu, à hauteur de

3,8 milliards de francs, le concours exceptionnel à l'entreprise prévu par les dispositions du précédent contrat de plan.

Votre rapporteur pour avis estime que la solution apportée au problème de la dette par le contrat de plan est à la fois saine et équitable car l'Etat n'a pas joué correctement son rôle d'actionnaire de la société nationale au cours des années où elle a accumulé des déficits importants.

Il convient, par ailleurs, de souligner que, pour ce qui concerne les liaisons à très grande vitesse, les réalisations, autres que celles déjà engagées, seront négociées dans le cadre d'un schéma directeur spécifique et les investissements correspondants viendront s'ajouter, sous forme d'avenants, à ceux d'ores et déjà prévus par le contrat de plan.

## **B. LES MOYENS FINANCIERS DE REALISATION**

### **1. Un maintien des contributions de l'Etat**

Le cahier des charges de la société nationale stipule que l'Etat l'indemnise du coût des missions de service public qu'elle assure et qu'il compense les handicaps concurrentiels résultant des conditions particulières dans lesquelles elle exerce son activité. Le contrat de plan reprend celles de ces stipulations présentant un caractère général et, pour sa durée d'application, précise les modalités d'indexation des concours, versés à ce titre.

L'Etat doit ainsi contribuer au coût des tarifs sociaux mis en oeuvre à sa demande par la S.N.C.F. et à l'équilibre des dessertes ferroviaires d'intérêt régional. Il participe en outre aux dépenses d'infrastructure supportées par l'entreprise de manière à ce que leur poids soit équivalent à celui qui incombe aux transporteurs routiers pour l'entretien des routes. Enfin, son soutien à la caisse de retraite des cheminots permet, après prise en compte de ses avantages spécifiques, de neutraliser les effets des déséquilibres démographiques entre actifs et pensionnés et de ramener la charge des cotisations réglées par la société nationale à un niveau comparable à celle des entreprises dont le personnel est affilié au régime général.

Le rappel du montant de ces concours en 1989 et 1990 ainsi que l'indication de ceux prévus pour 1991 permettent de mettre

en évidence la continuité de la politique de soutien traduite dans le contrat de plan et l'accentuation de l'effort financier inscrit, à ce titre, dans le budget pour 1991.

**Tableau des concours de l'Etat affectés à la S.N.C.F. de 1989 à 1991**

(en millions de francs)

Articles du cahier des charges	Nature de la contribution	Crédits budgétaires y compris collectif au titre de 1989	Crédits budgétaires inscrits en loi de finances initiale 1990	Crédits budgétaires inscrits en loi de finances initiale 1991
Article 34	- Compensation pour insuffisance tarifaire	189,2		
Article 38	- Concours exceptionnel	3.935,0	3.860,8	
	- Contribution au titre de l'atténuation des charges d'emprunt	15,0	11,0	
	- Versement au service de la dette (contrat de plan)			4.004,1
Article 41	- Réductions de tarifs	142,3	185,0	179
Article 33	(Presse)			
	- Contribution à l'exploitation des Services d'intérêt régional	3.729,0	3.884,9	3.889,1
Article 49	- Indemnité compensatrice banlieue parisienne	719,3	719,3	756
Article 67	- Lignes maintenues pour la Défense	7,2	7,2	7,2
Article 31	- Contribution aux charges d'infrastructure	10.128,1	10.381,1	10.671,4
Article 30	- Contribution aux charges de retraite	(1) 12.425,0	12.942,0	14.208,0
	<i>Réductions tarifaires</i>			
Article 32	- Transports Réseau principal	1.385,2	1.700,0 (2)	1.757,9
Article 49	- Transports Banlieue	85,8	96,6	105,0
Article 41	- Défense : réseau principal	1.554,0	1.483,2	1.700
Article 49	+ banlieue parisienne	11,5	14,0	14,4
Article 41	- Justice	24,0	,0	
Article 32	- Budget		(2)	
	<i>Total réductions tarifaires</i>	<i>3.060,5</i>	<i>3.293,8</i>	<i>3.577,30</i>
	<b>Ensemble des concours</b>	<b>34.350,60</b>	<b>35.285,10</b> 1989/1990 : + 2,72 %	<b>37.292,10</b> 1990/1991 : + 5,69 %

(1) A ce montant s'ajoute une dotation en capital de 1.512 millions de francs au titre des Grandes Opérations Périodiques d'entretien.

(2) A partir du contrat de plan 1990-1994, le ministère des transports est l'unique responsable de la compensation aux tarifs sociaux (article 32).

## 2. Un exceptionnel niveau d'investissement

Pour 1990-1994, le contrat de plan prévoit 104 milliards de francs d'investissement ce qui, comparé à la période 1985-1989, traduit un accroissement de 55 % du montant des capitaux mobilisés. Le tableau ci-après permet d'analyser les éléments de cette progression.

En milliards de francs 1989	Financement S.N.C.F.		Financement Etat collectivités et autres tiers		TOTAL	
	1985-1989	1990-1994	1985-1989	1990-1994	1985-1989	1990-1994
<b>CONTRATS DE PLANS</b>						
Réseau principal classique (y compris les GOP (1) et opérations réalisées avec les collectivités locales)	34,0	37,6	7,0	5,5	41,0	43,1
T.G.V. (infrastructures et matériel roulant)	14,7	43,5	3,3	2,0	18,0	45,5
Banlieue parisienne (hors GOP (1))	5,8	10,3	1,7	5,4	7,5	15,7
<b>TOTAL</b>	<b>54,5</b>	<b>91,4</b>	<b>12,0</b>	<b>12,9</b>	<b>66,5</b>	<b>104,3</b>

(1) GOP : Grandes Opérations Périodiques de renouvellement de la voie.

Par rapport au contrat précédent, les sommes affectées au développement du réseau à grande vitesse sont multipliées par 2,5 et dépassent 40 milliards de francs. Celles mobilisées en faveur du réseau desservant la banlieue parisienne doublent.

Afin d'assurer ses engagements, la S.N.C.F. se fixe pour objectif un taux annuel d'autofinancement ne pouvant être inférieur à 20 % et devant atteindre 34 % en fin de contrat.

## II. LES RESULTATS DE LA SOCIETE NATIONALE

### A. L'EVOLUTION PEU SATISFAISANTE DES TRAFICS

#### 1. Les résultats contrastés du trafic de voyageurs

Le tableau ci-après retrace l'évolution du trafic voyageurs au cours des trois dernières années (*en milliards de voyageurs-kilomètres*) en faisant ressortir la part de trafic imputable au T.G.V.

Années	Réseau T.G.V.	Réseau principal hors réseau T.G.V.	Banlieue parisienne	Ensemble du trafic
1987	9,81	41,51	8,65	59,97
1988	10,49	43,89	8,91	63,29
1989	11,51	43,85	8,82	64,18
Variation 87-88	+ 6,93 %	+ 5,73 %	+ 3,01 %	+ 5,54 %
Variation 88-89	+ 9,72 %	- 0,09 %	- 1,01 %	+ 1,41 %

Ces chiffres font ressortir que si le trafic T.G.V. ne cesse de progresser à un rythme rapide -il représente près de 21 % du trafic total du réseau principal en 1989- il n'en va pas de même des autres modes de transport de passagers qui connaissent une régression en 1989. Au total, pour cet exercice on constate un net tassement du taux de croissance au regard de celui affiché en 1988.

Ce fléchissement paraît confirmé par les premiers chiffres connus pour 1990 puisqu'à l'aune du même indicateur (voyageur-kilomètres), du premier semestre 1989 au premier semestre 1990 le trafic total régresse de 0,1 % et celui du réseau principal de 0,5 %.

D'une manière générale, de 1982 à 1989, la part de la société nationale dans le transport de voyageurs a crû moins vite que celle des autres modes de déplacement sur longue distance : 13 % seulement contre 20 % pour la route (23 % pour les seules voitures particulières) et 69 % pour l'air.

## 2. Les résultats préoccupants du trafic de marchandises

L'évolution du trafic fret de la S.N.C.F., retracée dans le tableau ci-après, laisse craindre qu'après le redressement de 1988 et de 1989, cette activité renoue, en 1990, avec la tendance au déclin qui la caractérise depuis près de quinze ans.

**Trafic fret total**  
(en milliards de tonnes-kilomètres)

1987	1988	1987/1988	1989	1988/1989	Premier semestre		
					1989	1990	1989/1990
51,33	52,29	+ 1,87 %	53,27	+ 1,87 %	26,90	25,92	- 3,6 %

La S.N.C.F. est ainsi passée d'environ 210 millions de tonnes de fret acheminé au milieu des années 1970 à quelques 140 millions à la fin des années 1980.

Pour l'ensemble de 1990, l'entreprise prévoit un résultat d'un peu plus de 50 milliards de tonnes-kilomètres -soit une régression d'environ 6 % par rapport à l'année précédente- et un retour au déficit de l'activité pour environ 200 millions de francs.

Dans ce bilan global, la part du transport combiné -qui consiste à transporter des semi-remorques sur des wagons- n'a quasiment pas progressé (7,4 milliards de tonnes-kilomètres en 1989 et en 1990) alors qu'il augmente d'environ 10 % par an dans toute l'Europe du Nord.

Ces premiers résultats laissent mal augurer de la réalisation des objectifs du contrat de plan, répercutés dans le plan

d'entreprise de la S.N.C.F. qui prévoit, en 1994, 13 milliards de tonnes-kilomètres de trafic combiné (faisant passer de 15 à 25 % la part de cette activité dans le transport ferroviaire) et une stabilisation du trafic total aux alentours de 52 milliards de tonnes-kilomètres. Ainsi, la persistance des tendances constatée cette année risquerait de compromettre sérieusement l'équilibre des comptes de la société nationale.

Face à cette évolution, la S.N.C.F., plus gros transporteur sur voie ferrée en Europe, compte profiter des opportunités offertes par le grand marché communautaire. En effet, l'évolution des structures économiques européennes va entraîner un accroissement du volume des échanges sur des distances plus importantes, ce qui constituera un atout pour le chemin de fer. De même, la situation géographique de la France lui est favorable. Au Nord, le débouché du tunnel sous la Manche la place sur le transit entre la Grande-Bretagne et le continent. Au Sud, le projet de mise à l'écartement standard du réseau espagnol, créera un nouvel itinéraire trans-européen.

A plus court terme, elle cherche à compenser son manque de moyens de traction par une augmentation du nombre de conducteurs (1.435 formés en 1991 contre 644 en 1989), par la location de locomotives à l'étranger et par un report des réformes de matériels anciens au prix d'opérations de maintenance supplémentaires.

En outre, elle élabore une stratégie qui vise, en particulier, à concentrer les moyens du fret sur les axes et les zones où le fer dispose de toute sa compétitivité et à poursuivre ses efforts de productivité en étudiant, notamment, la robotisation des gares de triage.

Surtout, elle cherche à réaliser des économies de gestion et d'exploitation en réduisant la part de trafic assurée par les wagons isolés de 35 % actuellement à 25 % dans quatre ans. Cette activité, directement exposée à la concurrence du camion, est certes très fortement déficitaire mais force est de constater que sa réduction ne sera pas sans incidence sur la desserte du territoire national. En 1994, le réseau ne devrait plus compter que 1.200 gares -celles assurant, selon la S.N.C.F., 85 % du trafic actuel- pour traiter ces wagons au lieu de 3.500 aujourd'hui.

Dans le cadre de ces politiques qui s'étalent sur plusieurs années, l'entreprise étudie, également, la possibilité de mise en service de trains de marchandises à grande vitesse.

A plus long terme, la société nationale semble miser sur l'énergie et l'écologie. Le rail plus économe de l'énergie que ses concurrents -les trains de 1.000 à 3.000 tonnes qui représentent la

moitié du trafic fret consomment en moyenne trois fois moins de tonnes d'équivalent pétrole que l'acheminement routier équivalent-pourrait bénéficier de cet atout tout comme des effets pervers que le développement du trafic routier peut avoir sur l'environnement. Les propositions avancées par le rapport Barnier, tout comme les pressions écologiques à l'encontre du transport routier en Grande-Bretagne, en Allemagne et aux Pays-Bas, semblent conforter ce calcul.

L'espérance apparaît, toutefois, bien lointaine et le défi bien difficile à relever car, dans tous les pays européens, les statistiques le démontrent, la tendance reste à la progression de la route par rapport au fer. Pour simplement maintenir sa part de marché, la S.N.C.F. paraît donc contrainte à la plus grande vigilance et au déploiement des plus vigoureux efforts commerciaux.

## **B. UNE SITUATION FINANCIERE AMELIOREE MAIS ENCORE FRAGILE**

### **1. Le redressement du compte d'exploitation constaté en 1989 risque de ne pas être confirmé en 1990**

Alors que les résultats d'exploitation -constamment négatifs de 1972 à 1988- avaient accumulé un déficit de 38 milliards de francs en 17 ans, le résultat net comptable a, en 1989, présenté un caractère positif et s'est établi à 138 millions de francs traduisant ainsi l'efficacité des efforts de productivité engagés dans le cadre du précédent contrat de plan.

En revanche, pour le premier semestre 1990, l'entreprise a enregistré une perte nette de 602 millions de francs -quatre fois plus élevée que celle constatée au cours de la même période de 1989- en raison de l'alourdissement de ses charges financières et surtout de la dégradation de l'exploitation (voyageurs et fret). A la fin juin, elle espérait toutefois obtenir, pour l'ensemble de l'exercice, un résultat d'exploitation de 4,93 milliards et un excédent net comptable de 33 millions de francs, le second semestre étant généralement meilleur que le premier du fait de l'engagement de la majeure partie des dépenses avant l'été.

Le déficit significatif de la branche fret annoncé en octobre risque sans doute de contrarier cette prévision optimiste. Si tel était le cas, la rechute dans les déficits serait d'autant plus préoccupante que

le montant des investissements programmés, élément favorable pour l'avenir, s'établit à des niveaux rarement atteints.

## **2. Des investissements en très forte progression**

De 1988 à 1990, les investissements de la société nationale sont passés de 19,38 milliards de francs à 29,94 milliards progressant ainsi de près de 63 % en trois ans et devraient encore augmenter de 10,17 % en 1991.

L'évolution des affectations confirme les priorités de la société nationale : le T.G.V. et, à un moindre degré, le réseau banlieue. En englobant le programme spécial financé par subventions et prêts spéciaux, les investissements destinés à la banlieue parisienne devraient passer de 1,15 milliard de francs cette année à 2,6 milliards en 1991, soit une progression de près de 80 %. La priorité maximale reste toutefois réservée au T.G.V., les capitaux mobilisés en sa faveur, tous postes confondus (infrastructures et matériels), sont près de deux fois plus importants que ceux affectés au réseau classique (banlieue + réseau général) tant en 1990 (9,32 milliards de francs contre 5,49 milliards) qu'en 1991 (9,67 milliards contre 5,3 milliards). Dans ce total, la réalisation du T.G.V. Nord représente 9,16 milliards de francs sur les deux exercices et celle du T.G.V. Atlantique 2,8 milliards sur la seule année 1990.

Ces priorités évidentes ne peuvent qu'aviver les interrogations de votre rapporteur pour avis sur le rôle, qu'à terme, la société nationale entend réserver au réseau national classique qui va se trouver de plus en plus concurrencé par la très grande vitesse et donc de moins en moins rentable. L'impératif d'équilibre des comptes qui semble désormais la motiver autant, si ce n'est plus, que ses obligations de service public pourrait-il la conduire à transférer le coût de fonctionnement de ce réseau classique aux collectivités territoriales dont l'économie en dépend. La question doit, en tout état de cause, être posée.

### **III. DE VASTES AMBITIONS POUR LA TRES GRANDE VITESSE**

L'année 1990 aura été l'année du T.G.V. : record de vitesse (515 km/h en mai), succès commercial (160.000 voyageurs par semaine sur le nouveau T.G.V. Atlantique), contestation populaire de son tracé (en Provence, à Amiens,...) ou réclamation régionale de son passage (dans le Centre, le Limousin,...), le train de l'avenir aura été l'objet de tous les honneurs et de toutes les protestations en raison, d'une part, de la publication du schéma directeur des liaisons à grande vitesse et, d'autre part, de l'avancement des projets déjà arrêtés ou en cours d'étude.

Votre commission estime, d'ailleurs, que les réactions de refus ou de revendication suscitées par les développements de la très grande vitesse ferroviaire posent de réels problèmes politiques qui ne peuvent en aucun cas faire l'objet d'un traitement technocratique. Elle souhaite, en conséquence, être informée très précisément de la manière dont le Gouvernement entend répondre aux préoccupations des élus et des populations affectés par la perspective de l'établissement ou du non-établissement d'une ligne T.G.V.

#### **A. LE PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR DES LIAISONS A GRANDE VITESSE**

##### **1. Les orientations retenues**

Rendu public le 12 juin 1990 par le ministère des transports, ce projet propose, à l'horizon d'une vingtaine d'années, la réalisation d'environ 3.200 kilomètres de voies ferrées nouvelles, qui s'ajouteraient aux 590 kilomètres actuellement en service et aux 670 kilomètres en construction ou déjà décidées. L'ensemble du réseau ferroviaire, nouveau et classique, parcouru par des rames T.G.V. atteindrait alors 11.000 kilomètres (aujourd'hui 3.450 kilomètres) et intéresserait un trafic annuel de 160 millions de voyageurs (20 millions aujourd'hui).

Bien que n'étant pas programmée, la réalisation complète de ce projet est estimée, aux conditions économiques actuelles, à 160 milliards de francs pour l'infrastructure et à 30 milliards pour le matériel roulant, ces sommes s'ajoutant aux 25 milliards de francs prévus pour les lignes en cours de construction (T.G.V. Nord, interconnexion des réseaux à l'Est de Paris, prolongement du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence) soit un coût global de 215 milliards de francs. Un kilomètre de ligne à grande vitesse coûte en effet de 40 millions de francs en terrain facile à 250 millions en terrain difficile nécessitant, par exemple, le percement de tunnels.

Pour chacune des lignes envisagées, la S.N.C.F. a calculé la rentabilité interne de l'investissement nécessaire à partir des gains que lui assurerait l'établissement de la ligne T.G.V. par rapport au maintien de la situation existante. Elle estime ne pas être en mesure d'autofinancer un projet lorsque son taux de rentabilité est inférieur à 8 %. Elle rappelle, à ce sujet, le principe d'une participation des collectivités territoriales intéressées lorsque le taux de rentabilité du projet n'est pas suffisant.

## **2. Les propositions avancées**

Les nouvelles lignes prévues, au nombre de treize, s'ajoutent à celles en service (T.G.V. Sud-Est, T.G.V. Atlantique) et à celles précitées qui sont en cours de construction. Le projet de schéma directeur les présente par ordre alphabétique et sans hiérarchie explicite.

Votre commission se propose d'en dresser la liste dans cet ordre, en précisant, pour chacune d'entre elles, son coût total (matériel compris), sa rentabilité et les gains en temps de transport et en trafic qui résulteraient de son ouverture. Les nouvelles dessertes à très grande vitesse qui sont envisagées se présentent, en conséquence, de la manière suivante :

- Le T.G.V. **Aquitaine** (17,1 milliard de francs, rentabilité de 9,5 %) serait le prolongement de la voie nouvelle de Tours jusqu'à Bordeaux. Gain de temps : Paris-Bordeaux en 2 h 06 au lieu de 4 h 08. Augmentation de trafic : 5 millions de voyageurs, soit une progression de 34 %.

- Le T.G.V. **Auvergne** (5,9 milliards de francs ; rentabilité de 3,1 %) comporterait une voie nouvelle et un aménagement de la ligne existante vers Nevers et Clermont-Ferrand. Gain de temps,

Paris-Clermont en 2 h 32 au lieu de 3 h 49. Augmentation de trafic : 1 million de voyageurs, soit + 37 %.

- Le T.G.V. Bretagne (6,5 milliards de francs : rentabilité de 7,4 %) serait le prolongement de la voie nouvelle existante du Mans jusqu'à Rennes. Gain de temps Paris-Rennes en 1 h 26 au lieu de 2 h. Augmentation de trafic : 3,1 millions de voyageurs, soit + 34 %.

- Le T.G.V. Est (28,3 milliards de francs : rentabilité de 4,3 %) serait interconnecté à Reims, Metz et Strasbourg ainsi qu'avec les réseaux sarrois, allemands et suisses. Gain de temps : Paris-Strasbourg en 1 h 50 au lieu de 3 h 48. Augmentation de trafic : 6,1 millions de voyageurs, soit + 73 %.

- Le T.G.V. Grand-Sud (6,6 milliards de francs ; rentabilité de 3,4 %) relierait Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille et la Côte d'Azur. Augmentation de trafic : 1,6 million de voyageurs, soit + 42 %.

- L'interconnexion sud de l'Ile-de-France (3,3 milliards de francs ; rentabilité de 3,2 %) permettrait de relier la voie Atlantique et la voie sud-est en région parisienne. Augmentation de trafic : 0,8 million de voyageurs, soit + 7 %.

- La liaison transalpine Lyon-Chambéry-Turin (27 milliards de francs : rentabilité de 5,6 %) nécessiterait la construction d'un tunnel de 25 km sous les Alpes. Gain de temps : Lyon-Turin en 1 h 15 contre 3 h 21. Augmentation de trafic : 6,3 millions de voyageurs, soit + 75 %.

- Le T.G.V. Limousin (6,7 milliards de francs ; rentabilité de 2,4 %) passerait soit par Orléans soit par Poitiers. Gain de temps Paris-Limoges en 2 h contre 2 h 50. Augmentation de trafic : 0,7 million de voyageurs, soit + 21 %.

- Le T.G.V. Méditerranée comporterait une branche Provence-Côte d'Azur vers Marseille et Nice (19,8 milliards de francs ; rentabilité de 12 %) et une branche Languedoc-Roussillon (18,1 milliards de francs ; rentabilité de 7,1 %) vers Montpellier, Perpignan et Barcelone. Gain de temps : Paris-Marseille en 3 h au lieu de 4 h 40 et Paris-Perpignan en 3 h 40 au lieu de 6 h 28. Augmentation de trafic : 7,5 millions de voyageurs, soit + 47 %, pour la ligne Provence-Côte d'Azur et 3,8 millions de voyageurs, soit + 65 %, pour le T.G.V. Languedoc-Roussillon.

- Le T.G.V. Midi-Pyrénées 8,4 milliards de francs ; rentabilité de 5,8 % prolongerait jusqu'à Toulouse le T.G.V. Atlantique et Aquitaine. Gain de temps : Paris-Toulouse en 2 h 48 au lieu de 5 h 59. Augmentation de trafic : 1 million de voyageurs, soit + 44 %.



### **3. La portée du document publié**

Dans le flou qui environne l'ensemble des propositions, seuls deux projets semblent, à l'heure actuelle, à l'ordre du jour : le T.G.V. Méditerranée et le T.G.V. Est.

Le projet de schéma directeur qui a été publié ne constitue, en effet, nullement un document de programmation. En application de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, il doit être soumis à l'avis des régions ainsi qu'à celui des comités régionaux et du conseil national des transports avant d'être susceptible d'une approbation par décret.

Cette consultation a été entreprise et le schéma définitif devrait être arrêté à la fin de l'année ou au plus tard au début de l'année prochaine. Votre commission apprécierait donc d'être informée des résultats de cette consultation et des changements qu'il est, en conséquence, d'ores et déjà envisagé d'apporter au document initial. Elle attache, en effet, un intérêt tout particulier à cette question fondamentale pour un aménagement harmonieux du territoire.

## **B. LA POURSUITE DES OPERATIONS DECIDEES**

### **1. Le prolongement de la ligne Sud-Est du T.G.V.**

D'un coût total de 17,9 milliards de francs (10 milliards pour les infrastructures) le T.G.V. Sud-Est, mis en service le 27 septembre 1981, a amplement prouvé sa rentabilité. En 1990, après déduction de toutes les charges d'exploitation et d'amortissement, la ligne a dégagé un bénéfice net de 1,72 milliard de francs.

Son prolongement de 120 kilomètres jusqu'à Valence a été déclaré d'utilité publique le 26 octobre 1989 et doit s'effectuer en trois étapes :

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

- l'ensemble de cette section jusqu'à la ligne desservant les Alpes et Grenoble sera en service fin 1992,

- la seconde section, prolongeant la précédente vers le Sud et rejoignant Valence, sera mise en service fin 1994.

Par la suite, le projet de schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse prévoit que le T.G.V. Méditerranée prolonge le T.G.V. Sud-Est au sud de Valence en trois branches se dirigeant respectivement vers Marseille, la Côte d'Azur et le Languedoc-Roussillon puis l'Espagne, les tracés qui sont envisagés dans la région Provence-Côte d'Azur étant âprement contestés par les populations concernées.

## **2. L'achèvement du T.G.V. Atlantique**

En service depuis le 24 septembre 1989 sur sa branche Ouest (Paris-Le Mans ; Nantes et Bretagne), le T.G.V. Atlantique a été utilisé par 5,5 millions de voyageurs en dix mois ce qui correspond à un taux moyen d'occupation de 73 % (77 % en été). Il a ainsi permis un accroissement du trafic de l'ordre de 20 % en moyenne sur l'ensemble des dessertes effectuées sur la ligne Paris-Nantes-Rennes-Brest.

Sa branche Sud-Ouest a été mise en service le 30 septembre 1990. Grâce à une ligne nouvelle construite entre Paris et Monts (Indre-et-Loire), elle permet la circulation des T.G.V. à 300 kilomètres/heure entre Paris et Tours puis à 220 kilomètres/heure sur les voies classiques entre Tours et Bordeaux et aux vitesses habituelles au-delà (Hendaye, Tarbes et Toulouse).

Décidée en décembre 1992, la construction du T.G.V. Atlantique autour d'un ensemble de 278 kilomètres de voies à grande vitesse -partant de la gare Montparnasse et se divisant en deux branches à Courtalain (Indre-et-Loire)- se trouve ainsi achevée. Reste

juste à réaliser l'électrification des voies classiques entre Saint Briec et Brest, Rennes et Quimper, Poitiers et la Rochelle afin d'assurer, dès 1992, une desserte T.G.V. de la Bretagne du Sud et de mettre, en 1993, Paris à trois heures de la Rochelle.

L'Etat a versé un concours égal à 30 % du coût (9,4 milliards de francs) des infrastructures nécessaires à la circulation du T.G.V. Atlantique, notamment sous forme de totation en capital. Le taux de rentabilité interne de l'opération pour la S.N.C.F., de l'ordre de 12 %, aurait été suffisant pour envisager un financement par le seul recours à l'emprunt, mais il avait été souhaité ne pas accroître l'endettement de l'établissement public à l'occasion de ce projet.

### **3. La poursuite du T.G.V. Nord**

Bien que son tracé soit toujours contesté par les Amienois et le Conseil général de la Somme - qui ont déposé deux recours devant le Conseil d'Etat, pour obtenir le sursis à exécution des travaux et l'annulation de leur déclaration d'utilité publiques - la réalisation de la ligne du T.G.V. Nord (330 kilomètres de voies nouvelles) progresse régulièrement. Au 1er juillet, près de 20 % des terrassements nécessaires étaient effectués et certains ouvrages d'art entamés. Le même pourcentage d'exécution est affiché pour les travaux de génie civil concernant la zone Paris-Nord, d'une part, et la zone de Lille d'autre part.

L'objectif d'une mise en service à la mi-1993, parallèlement à l'ouverture du lien fixe transmanche, paraît donc pouvoir être atteint. Par ailleurs, la construction du barreau quittant la voie Paris-Lille-Bruxelles à Arsy pour rejoindre Calais via Amiens, initialement envisagée entre 2010 et 2015, pourrait être programmée en 1997-1999. Le récent refus du Gouvernement britannique de contribuer à la construction d'une ligne nouvelle entre Folkestone et Londres (350 millions de livres) imposera cependant la limitation à des vitesses classiques sur le parcours britannique de la ligne Paris-Londres.

Le projet du T.G.V. Nord semble, toutefois, connaître une dérive budgétaire préoccupante puisque, évalué à 13,7 milliards de francs (hors T.V.A. et réactualisés aux conditions économiques de 1989) dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il a été approuvé le 1er octobre 1989 sur la base d'un coût de

16,24 milliards de francs, soit une hausse de 2,5 milliards équivalente à plus de 18 % de l'enveloppe initiale.

La société nationale explique ce surcoût par la somme de dépenses supplémentaires qui s'analysent comme suit :

- 650 millions de francs imputables à la forte demande que connaissent les entreprises de travaux publics et qui pousse les prix à la hausse et 375 millions de francs dus à la brièveté des délais alloués à la construction et aux frais qui en découlent ;

- 750 millions de francs résultant d'une nouvelle présentation comptable, mise en place au début 1989, conformément à une directive communautaire, et imputant au projet T.G.V. Nord tous les frais généraux internes à l'entreprise le concernant ;

- 250 millions de francs pour mieux insérer la voie ferrée dans le paysage, les contraintes d'environnement représentant globalement 17 % de l'ensemble du coût de l'ouvrage ;

- 475 millions de francs pour les travaux supplémentaires décidés après les enquêtes publiques ou rendus indispensables par des mises au point techniques telles celles entraînant le doublement de la longueur des viaducs.

Il faut cependant souligner que, malgré ce surcoût, les dernières enquêtes sur les prévisions de trafic confirment un taux de rentabilité pour la S.N.C.F. de l'ordre de 12 % pour ce projet.

#### **4. L'interconnexion des lignes à grande vitesse à l'Est de Paris : un atout pour la province**

Le tracé de la ligne permettant l'interconnexion des T.G.V. Sud-Est, Atlantique et Nord a été arrêté en février 1988. Son exécution nécessite 10,5 milliards de francs d'investissement (dont 7,65 en dépenses d'infrastructures) qui devraient être financés par des contributions d'aéroports de Paris, de la société Euro-Disneyland, de la région d'Ile-de-France et par des emprunts levés par la S.N.C.F. sur le marché financier. L'entreprise a consacré à la mise en oeuvre de ce projet 970 millions de francs en 1990 et doit lui affecter 3,72 milliards en 1991.

La branche reliant le T.G.V. Nord au T.G.V. Sud-Est, ainsi que les gares T.G.V. de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et de

Marne-la-Vallée devraient être mis en service le 1er juin 1994. La branche Coubert-Valenton (prolongement Nord du T.G.V. Sud-Est actuel) qui permettra la connexion du T.G.V. Atlantique au nouveau réseau devrait l'être au plus tard le 1er juin 1995.

L'aboutissement du projet entraînera une amélioration significative des liaisons de province à province qui n'auront plus à être interrompues dans le centre de Paris et une plus grande ouverture des aéroports parisiens sur l'espace national et européen.

## **C. L'AVANCEMENT DES PROJETS ETUDIÉS**

### **1. Le T.G.V. Est : un large consensus en attente de concrétisation**

En mars 1989, le Gouvernement a confié à M. Philippe ESSIG, ancien président de la S.N.C.F., une mission consistant à rechercher les concours financiers nécessaires à la réalisation du T.G.V. Est, ainsi qu'à en étudier le tracé définitif, en liaison avec les collectivités locales concernées, tout en intégrant la perspective de la réalisation du réseau européen à grande vitesse et, en particulier, les connexions à prévoir avec les réseaux allemands et luxembourgeois.

M. ESSIG a remis son rapport au gouvernement le 20 mars 1990. Celui-ci propose la construction de 430 kilomètres de voies à grande vitesse entre Paris et Strasbourg dessinées pour autoriser des vitesses d'au moins 320 kilomètres/heure et mettre la métropole alsacienne à 1 h 50 de la capitale. Le tracé retenu -qui a été élaboré en étroite collaboration avec les collectivités territoriales concernées- fait l'objet d'un large consensus.

Le coût du projet incluant les raccordements avec le réseau ferroviaire allemand, est évalué à 24,4 milliards de francs. La réalisation assurerait presque un doublement de la fréquentation actuelle de la ligne (de 7,4 millions à 14,5 millions de voyageurs) malgré une augmentation tarifaire de 15 %.

M. Essig suggère que l'Etat finance l'investissement à hauteur de 7,3 milliards de francs. Les régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne ont promis d'apporter 3 milliards, la contribution de l'Ile-de-France pour un milliard restant encore incertaine. Le rapporteur suggère d'utiliser en complément une formule de crédit bail et d'émettre un emprunt coté en Bourse.

Le T.G.V. Est fait partie des premières priorités du Gouvernement pour la mise en oeuvre du schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse et les décisions de programmation devraient être prises au moment de la publication de la version définitive de ce document.

Si la décision de construire le T.G.V. était prise selon ce calendrier, la S.N.C.F. pourrait le mettre en service en 1997. Néanmoins, il semblerait que la société nationale, après études complémentaires, estime que le coût du projet est quelque peu supérieur aux estimations de M. ESSIG et que certaines des modalités de recours au marché financier, envisagées par son rapport, sont considérées comme insusceptibles d'être mises en oeuvre par la Direction du Trésor.

Votre rapporteur pour avis souhaite être informé très précisément de l'évolution de ce dossier et, en particulier, des raisons et de l'ampleur du surcoût envisagé ainsi que de ses incidences éventuelles sur le montant de la participation des collectivités locales.

En tout état de cause, il considère que les conséquences de ces modifications de l'évaluation du coût du projet et de ses modalités de financement devraient être assumées prioritairement par l'Etat et la S.N.C.F., l'engagement des collectivités territoriales concernées étant déjà extrêmement significatif.

## **2. La préparation du T.G.V. de l'an 2000**

L'Etat, le constructeur ferroviaire GEC-Alsthom et la S.N.C.F. ont signé le premier juin 1990 un accord lançant un programme de recherche sur le train à grande vitesse de troisième génération. Pour les années 1990 à 1993, il est prévu de consacrer 540 millions de francs à ce programme dont 30 % à la charge de l'Etat.

Il s'agit de mettre au point la rame T.G.V. qui, à la fin de la décennie, pourra rouler, en exploitation commerciale, à la vitesse de 350 kilomètres/heure contre 300 aujourd'hui pour le T.G.V. Atlantique et 270 pour le train du futur. L'effort de recherche portera principalement sur une augmentation d'environ 25 % de la puissance des moteurs, sur l'amélioration de l'aérodynamisme, sur la réduction du poids d'un convoi et sur l'architecture informatique des trains.

## **IV. DE NOUVELLES STRATEGIES POUR L'ENTREPRISE**

### **A. LES REFORMES DE STRUCTURES**

#### **1. La réforme de la Direction Générale**

Après un audit d'un an effectué avec l'aide d'un cabinet de consultants en organisation, les réflexions engagées ont conduit à mettre en oeuvre une restructuration de l'entreprise reposant sur une gestion par activité commerciale, une décentralisation valorisant le rôle des instances proches du terrain et un renforcement des moyens de la Direction générale.

La mise en oeuvre de l'ensemble de ces orientations doit être progressive mais elle a déjà commencé le 17 avril 1990 par :

- la création de centres de responsabilité couvrant les activités nationales voyageurs, fret, voyageurs Ile-de-France et SERNAM (messagerie) ainsi que les services régionaux de voyageurs ;

- la création de nouveaux services d'appui placés sous l'autorité directe du Président et du Directeur général ;

- la réorganisation de la Direction générale de l'entreprise autour du Directeur général et de quatre directeurs généraux adjoints supervisant les directions centrales.

Même si elle ne touche encore que le haut de l'organigramme de la S.N.C.F., la réforme est profonde et induit une évolution de fond dans la gestion. La direction générale pilotera l'entreprise en pouvant isoler les résultats de chaque centre de responsabilité et disposera ainsi des moyens de faire ressortir les activités déficitaires et de s'orienter, éventuellement, vers une gestion par centre de profit.

## **2. La filialisation de l'activité maritime**

Jusqu'en 1989, la S.N.C.F. exerçait directement une activité de transporteur maritime entre la France et la Grande-Bretagne, cette activité étant confiée à un de ses services, l'Armement naval S.N.C.F.

Or, en prévision de l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1993, les armements britanniques opérant sur la Manche se sont lancés dans une politique d'investissement devant permettre l'obtention de gains de productivité.

Face à cette situation, la S.N.C.F., engagée dans un lourd programme d'investissements et liée par contrat à Eurotunnel, ne pouvait accepter de rester directement impliquée dans un secteur maritime concurrent d'Eurotunnel. Elle a proposé la filialisation de l'Armement naval dans le cadre d'une nouvelle structure dont l'activité s'exercera, autour de trois entités, dans le cadre du secteur public (le GIE TRANSMANCHE, la Société de propriété de navires et la Société nouvelle d'armement transmanche).

### **B. L'ABANDON PROGRESSIF DE LA PEREQUATION TARIFAIRE**

Autrefois calculés à partir d'un prix de base kilométrique unique pratiqué indifféremment sur toutes les lignes, les tarifs "voyageurs" de la S.N.C.F. tendent à se diversifier et à se compliquer. La prise en compte de paramètres de plus en plus subtils liés à la distance, à la date, à l'heure, au type de train et à la classe se combine à des règles de facturation de plus en plus sophistiquées (prix de base, taxe complémentaire, suppléments éventuels, réservation obligatoire, réductions sociales ou commerciales) pour composer un système de prix dont la simplicité et la transparence ne sont plus les qualités premières.

Cette évolution permise par l'article 24-I de la loi d'orientation des transports intérieurs qui a doté la société nationale de l'autonomie de gestion a été accélérée par les deux contrats de plan conclus avec l'État, ceux-ci ayant incité la S.N.C.F. à affiner sa politique commerciale pour assurer l'équilibre de ses comptes.

### 1. La modulation tarifaire

La dégressivité du prix des billets en fonction de la distance a été introduite en 1986 et a été accentuée en 1989 et 1990, l'avantage réservé aux trajets de longue distance ayant été accru. Le système repose sur trois prix de base kilométrique, fonction de la distance parcourue, auxquels s'ajoute une taxe complémentaire forfaitaire.

Actuellement, le prix de référence des billets en 2ème classe est déterminé par la grille suivante :

	Prix de base	Taxe complémentaire
Jusqu'à 299 km	0,5010 F	10,32 F
de 300 km à 599 km	0,3470 F	56,40 F
au-delà de 600 km	0,3590 F	49,34 F

Ainsi, tout compris, le prix moyen au kilomètre est de 70 centimes pour un trajet de 50 kilomètres, de 50 centimes pour 350 kilomètres et de 40 centimes pour 1.000 kilomètres.

Ce prix de référence peut être majoré par divers suppléments et par les coûts des réservations obligatoires -ils représentent ensemble 10 % des recettes commerciales du trafic voyageurs-, qui d'exceptionnels sont devenus courants avec les T.G.V. ou, à l'inverse, minoré par l'application de règles commerciales particulières (prix joker, carte Kiwi, carte et carré "Jeune", buisnesspass, carte Vermeil, abonnements).

## **2. Les nuancements temporels**

Lors de la mise en service du T.G.V. Atlantique, en 1989, la clientèle a été soumise à une nouvelle évolution de ces principes de calcul en raison du système de réservation institué sur la ligne : la Resa 300.

Il ne s'agit pas, à proprement parler, d'une nouvelle tarification, mais du regroupement sur un même vocable, de la réservation et du forfait permettant l'emprunt du T.G.V. dans lequel une place a été attribuée. La vraie nouveauté réside, en fait, dans le nuancement des suppléments train par train et classe par classe, en fonction de leur position dans la semaine et dans la journée. Ce dispositif vise à un écrêtement de la demande aux périodes les plus chargées et permet de faire payer plus cher ceux qui empruntent les T.G.V. lorsqu'ils sont bondés. Il repose sur quatre niveaux de tarif, le moins élevé s'appliquant aux deux tiers des rames tandis que les plus hauts, correspondant aux heures de pointe, en concernent environ 12 %.

La RESA 300 a été introduite sur la branche Sud-Ouest du T.G.V. Atlantique lors de son ouverture et, parallèlement, la S.N.C.F. prépare une réforme des suppléments du T.G.V. Sud-Est qui s'inspire des mêmes principes.

Pour la branche Sud-Ouest, le surcoût de la réservation T.G.V. varie, en première classe, de 38 francs à 118 francs et, en seconde, de 30 francs à 78 francs. Il en coûtait 128 francs pour se rendre de Paris à Tours en train Corail et en seconde classe ; le même trajet dans le T.G.V. le moins fréquenté reviendra à 158 francs (+ 23,4 %) et à 206 francs (+ 60,9 %) en période de pointe. Le nouveau mode de tarification joue rarement à l'avantage financier du client sauf lorsque l'on compare le coût d'un long trajet en train Corail avec supplément (360 F sur Paris-Bordeaux) à celui du même parcours avec le T.G.V. le moins onéreux (290 F sur Paris-Bordeaux).

Certes, la place de T.G.V. revient deux fois plus cher à l'entreprise publique que celle en train Corail et l'on peut espérer que le nouveau centre informatique de réservation "Socrate" permette une meilleure information de la clientèle sur les disponibilités de places et les tarifs "nuancés". De plus, la logique d'une politique de rentabilité ne peut guère être contextée.

Pourtant, beaucoup dénoncent dans l'abandon de l'égalité tarifaire des usagers un renoncement aux missions de service public de la société nationale. D'autres s'alarment de l'augmentation du coût des transports collectifs sur les longues distances qui résultent de la mise en oeuvre du réseau T.G.V. En effet, la suppression de trains classiques sur les lignes desservies par le T.G.V. aboutit à faire payer la réservation obligatoire sur la même relation et conduit à une augmentation déguisée mais réelle des tarifs.

Votre rapporteur pour avis, quant à lui, s'interroge sur les conséquences d'une telle politique sur les résultats commerciaux du transport ferroviaire face à ses concurrents naturels que sont l'avion et surtout la voiture. Des calculs simples font, en effet, ressortir qu'au coût moyen du carburant du 1er semestre 1990, pour deux personnes ne bénéficiant pas de réduction, l'automobile est moins chère sur la plupart des trajets, la vitesse en moins mais la souplesse en plus.

## CHAPITRE II

### L'évolution de la R.A.T.P. et des transports collectifs en province

#### I. LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

##### A. UNE INEGALE PROGRESSION DES TRAFICS

###### 1. Une modeste croissance globale

En 1989, la R.A.T.P. a assuré 2,38 milliards de voyages dans le total desquels le métro continue à assurer la plus grande part ainsi que le rappellent les chiffres ci-après :

	Nombre de voyages (en milliards)	% du trafic
Métro	1,221	51,30
Bus Paris	0,328	13,78
Bus banlieue	0,505	21,21
R.E.R.	0,326	13,69

Par rapport à 1988, le trafic progresse de 0,3 % après correction de l'effet des grèves et de 0,8 % après correction de l'effet calendaire (1988 était une année bisextile).

Certes, pour les cinq premiers mois de 1990, on enregistre une hausse de 3,1 % du trafic au regard de la même période de 1989 mais ce résultat positif tient en partie à un phénomène de rattrapage,

le premier semestre 1989 ayant été relativement médiocre après les grèves de la fin de 1988.

L'augmentation prévisible du trafic en 1991 devrait être de l'ordre de 1 %.

## 2. Des variations sensibles entre les différents modes de transport

Les progressions de trafic enregistrées (hors correction des effets de grève) par les différents modes de transport en commun mis à la disposition du public par la R.A.T.P. font apparaître des contrastes prononcés. Pour 1989 et les cinq premiers mois de l'année en cours, ces progressions se trouvent résumées dans le tableau suivant :

*(En pourcentage)*

	Variation 1988/1989	Variation sur les cinq premiers mois 1989/1990
Métro	2,5	1,5
Bus Paris	- 0,4	1,7
Bus banlieue	4,1	4,3
R.E.R.	11,8	9,4

Il en ressort que pour la période récente le R.E.R. et les lignes d'autobus de banlieue qui assurent un tiers du trafic total ont pris une part plus importante dans l'activité de la Régie en raison, notamment, des possibilités d'extension qui leur sont plus largement ouvertes qu'aux autres réseaux.

Ainsi, la forte évolution du trafic du R.E.R. s'explique, en partie, par l'effet de la mise en service de l'interconnexion vers Poissy.

## B. UN EQUILIBRE FINANCIER ASSURE PAR D'ABONDANTES SUBVENTIONS

### 1. Les charges de l'entreprise

#### a) La présentation globale

Les dépenses incombant à la R.A.T.P. au titre de cet exercice et du prochain sont retracées dans le tableau ci-joint :

	Résultats 1989	Budget révisé 1990
<b>Consommations en provenance de tiers</b>		
- Energie	570	586
- Frais relatifs aux lignes affrétées	237	258
- Charges de circulation SNCF	132	147
- Matières et autres charges externes	1.591	1.682
<b>Impôts (hors T. V. A.)</b>	458	546
<b>Charges de personnel</b>	9.718	10.059
- Dotations aux amortissements et aux provisions	2.067	2.034
<b>Autres charges</b>	17	22
<b>Total des charges d'exploitation</b>	14.790	15.384
<b>Charges financières</b>	1.664	1.798
<b>Charges exceptionnelles</b>	27	47
<b>Provision pour aléas</b>	-	100
<b>TOTAL DES CHARGES</b>	16.480	17.329

(en millions de francs)

Plus de la moitié des dépenses est imputable aux frais de personnel. Pour 1990, le recadrage des salaires, suite aux négociations salariales du 4ème trimestre, a pesé pour 71 millions de francs.

La progression régulière de cette ligne (+ 11,6 % de 1986 à 1989) parallèle à une diminution constante de l'effectif moyen (- 1,7 % sur la même période) s'explique par l'augmentation importante (+ 11,6 %) de la dotation pour insuffisance du compte de retraite (1,82 milliard de francs en 1986 ; 2,03 milliards en 1989).

*b) L'examen de quelques charges spécifiques : fraude, vandalisme, publicité et sécurité des personnes*

#### ● Les pertes de recettes liées à la fraude

La perte de recettes entraînée par la fraude sur les réseaux routier et ferré de la R.A.T.P. représente environ 400 millions de francs en 1989 soit environ 6 % des recettes directes de l'année (6,5 milliards).

Les comportements à l'origine de ces pertes semblent d'ailleurs connaître une nouvelle recrudescence depuis l'année dernière. En effet, fin 1989, la fraude ostensible -c'est-à-dire celle qui consiste à pénétrer de manière visiblement irrégulière- était estimée à 5,8 % du trafic alors qu'elle s'était stabilisée à 4,3 % depuis 1986 en raison du renforcement des moyens de prévention (passages antifraude, augmentation du nombre de contrôleurs).

Il convient de souligner, d'une part, que les moyens actuellement mis en oeuvre ne permettent que le contrôle de 1 % des voyageurs et n'assurent l'interception que de 1 % des fraudeurs et, d'autre part, que ce ne sont que 50 % des amendes infligées qui sont réglées au terme des différents stades de la procédure.

Face à cette situation, la R.A.T.P. se propose de concentrer ses moyens sur les lignes où la fraude est la plus élevée, d'accélérer l'équipement en dispositifs antifraude et de faire appel à une société spécialisée dans le recouvrement des créances afin d'obtenir un meilleur paiement des amendes. Elle cherche également à constituer un véritable corps de professionnels du contrôle et à simplifier son actuel système tarifaire.

#### ● Le coût de la lutte contre le vandalisme

Dans l'enveloppe de 400 millions de francs que la Régie consacre chaque année au maintien de la propreté des réseaux dont elle est gestionnaire, les dépenses liées au vandalisme entrent en

compte pour environ 70 millions de francs. Cette somme se décompose en 25 millions de francs affectés à la réparation de sièges lacérés, 10 millions au titre des vols ou déprédations et 35 millions pour la lutte contre les graffitis, poste qui croît d'année en année.

En effet, les graffitis, apparus en force dans le métro puis sur le R.E.R. en 1987, constituent aujourd'hui une préoccupation majeure pour l'entreprise. En station, la situation paraît maîtrisée grâce à l'utilisation de vernis réticulés anti-graffitis (VRAG) et de dissolvants spéciaux. Mais le phénomène reste très préoccupant pour les trains : près de 20 % du parc de matériel roulant est recouvert d'inscriptions indélébiles. Les autorités du métro de New York, confrontées au même problème ont mis en oeuvre une politique efficace qui consiste à retirer du service, pour être nettoyée, toute rame réhabilitée ou neuve venant d'être "graffitée". La R.A.T.P. vise une solution identique qu'elle envisage de compléter par un ensemble de mesures préventives reposant sur le gardiennage par des maîtres chiens des zones de garage, l'intensification des poursuites judiciaires et l'emploi des "taggers" pris en flagrant délit à des travaux de nettoyage au titre de peine de substitution. La Régie cherche parallèlement à agir sur les fournisseurs et distributeurs des produits utilisés par les auteurs de graffitis.

#### ● Le coût de la promotion publicitaire de l'entreprise

La R.A.T.P. a engagé depuis plusieurs années une politique de communication publicitaire (ticket chic-ticket choc) à la fois percutante et innovante et dont la qualité et la créativité sont reconnues par tous les professionnels.

Les dépenses qu'elle a engagées à ce titre, qu'il s'agisse de la location d'espaces, de frais techniques ou d'honoraires, se sont élevées à environ 25 millions de francs en 1989. Ce montant, double de celui de 1988 (12,5 millions de francs), s'explique par les différentes manifestations destinées à commémorer le Bicentenaire de la Révolution Française. En 1990, les charges publicitaires de la Régie devraient s'élever à environ 11,7 millions de francs.

Chaque campagne, quel qu'en soit le contenu (promotion de l'entreprise, information de la clientèle) fait l'objet d'une évaluation d'impact qui mesure la mémorisation des messages par le public ainsi que les attitudes favorables ou défavorables des destinataires.

La comparaison des résultats avec les scores obtenus par les campagnes effectuées sur le même média pour d'autres

annonceurs ayant investi un budget comparable démontre une réussite supérieure des campagnes de la Régie.

Il est d'ailleurs à noter que la R.A.T.P. consacre à son action de communication 0,8 pour mille de son budget, soit environ 10 fois moins que la moyenne nationale (de l'ordre de 0,85 %).

### ● La sécurité des personnes

Les tâches agressions, dont ont été victimes, à plusieurs reprises, les chauffeurs de bus de la région parisienne ont rappelé, à l'opinion publique, que les problèmes de sécurité dans les transports en commun concernaient autant les personnels que les usagers.

L'amélioration de la sécurité des personnes sur ses différents réseaux est loin d'être absente des préoccupations de la R.A.T.P. qui, tous postes confondus, lui a consacré, en 1990, environ 125 millions de francs (hors sécurité incendie et sécurité ferroviaire).

Cette enveloppe financière affectée à la sécurité des voyageurs et des membres du personnel englobe des dépenses de nature différente qui s'analysent comme suit :

- frais de personnel : 86,6 millions de francs ;
- dépenses de fonctionnement des unités de sécurité (formation et habillement) : 3,7 millions de francs ;
- dépenses d'investissement : 35,3 millions de francs (dont 3 millions pour le réseau d'autobus ; 4,8 millions pour le R.E.R. et 27,5 millions pour le métro).

Parmi ces investissements, ceux mobilisés en faveur du réseau d'autobus correspondent à des mesures prises pour la protection des machinistes par l'aménagement du poste de conduite : mise en place de cabine anti-agressions, de barres de protection et de mécanismes d'inhibition du bouton d'ouverture des portes.

Les personnels chargés de la sécurité à la R.A.T.P. regroupent 380 agents organisés en deux unités : surveillance générale et groupe d'intervention et de protection des réseaux.

## 2. Le financement des besoins

### *a) Les produits du transport*

La R.A.T.P. couvre l'essentiel de ses charges par les **"produits du transport"** qui représentent 13,59 milliards de francs en 1989 (sur un produit total de 16,46 milliards) et 14,4 milliards en 1990 (sur un produit total de 17,22 milliards).

Cette expression est parfaitement trompeuse car elle ne recouvre pas uniquement les recettes directes de la Régie mais inclut, également, diverses participations (8,3 milliards de francs T.T.C. en 1989) dont celle de l'Etat (4,01 milliards en 1989) calculée "après coup" pour permettre à l'entreprise d'équilibrer ses comptes. Ainsi les participations des collectivités locales se sont élevées à 1,99 milliard de francs (T.T.C.) en 1989 et la contribution du syndicat des transports parisiens à 2,32 milliards.

Au total, la part des dépenses de la R.A.T.P. couverte par des recettes directes en provenance de l'usager s'élève seulement à 34,7 % en 1989 et à 36,2 % en 1990.

### *b) L'endettement*

L'encours de la dette financière de la R.A.T.P. s'élevait au 31 décembre 1989 à 16,44 milliards de francs, soit l'équivalent de son budget de l'année.

Les frais financiers qui en résultent représentent déjà 10 % du total des charges d'exploitation. Or, en raison du mode de financement et de l'ampleur des investissements programmés par la Régie, son endettement devrait continuer à s'accroître d'un milliard de francs par an au cours des prochains exercices.

## C. UNE REELLE VOLONTE DE MODERNISATION

### 1. Des investissements en augmentation.

La R.A.T.P. présente pour 1990 un programme révisé d'investissement qui s'élève à 3,05 milliards de francs en moyens d'engagement et à 2,81 milliards en crédits de paiement et qui se ventile comme suit :

Affectation	Engagement	Paiement
<b>Titre I : Extension des réseaux-Contrat de plan Etat-Région :</b>	<b>911,9</b>	<b>692,2</b>
<i>dont :</i> - RER	400,7	248,2
- Métro	290,3	250,5
- Météor Gare de Lyon-Tolbiac	153,9	51,3
- autres : Saint Denis Bobigny -Trans Val de Marne	220,9	193,4
<b>Autres opérations</b>	<b>2,2</b>	<b>74,3</b>
<i>dont :</i> - Etudes	0,0	6,9
- RER	0,0	35,0
- Métro	2,2	32,4
<b>Titre II : Amélioration de l'exploitation</b>	<b>427,2</b>	<b>279,9</b>
<i>dont :</i> - RER	67,1	78,2
- Métro	291,5	141,8
- Autobus	59,4	49,3
- Autres	9,2	10,6
<b>Titre III : Modernisation et Gros entretien</b>	<b>933,9</b>	<b>941,2</b>
<b>Titre IV : Matériel roulant</b>	<b>777,1</b>	<b>828,6</b>
<i>dont :</i> - RER	32,0	164,4
- Métro	397,8	293,9
- Autobus	186,9	271,4
- Tramway	160,4	98,9
<b>Titre V : Participations</b>	<b>1,5</b>	<b>0,4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3.053,8</b>	<b>2.816,6</b>

Les autorisations de programme augmentent de plus de 17 % par rapport à 1989 et les crédits de paiement de 9,8 %.

Les crédits affectés au titre I appliquent le programme d'investissement de 9,6 milliards de francs prévu pour l'extension des réseaux de transports collectifs en Ile-de-France : ce programme a été fixé par le contrat de plan conclu en mai 1989, entre l'Etat et la Région Ile-de-France pour la période 1989-1993 et par son avenant de juillet 1990.

Les opérations inscrites au titre II concernent notamment la modernisation des ateliers de l'entreprise et celles figurant au titre IV couvrent les rénovations des rames pneumatiques des lignes 1, 4 et 11 ainsi que nécessitées par le remplacement progressif des voitures en service ayant actuellement 33 ans d'âge.

Dans le cadre de cette politique, la Régie a passé en septembre 1990 à GEC Alsthom une commande de 3,6 milliards de francs, sur huit ans, pour l'étude et la réalisation de 665 voitures de métro sur pneus.

## 2. Des projets ambitieux

*a) La mise en oeuvre du système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance (SACEM)*

Le SACEM installé sur le tronçon central de la ligne A du RER, permet la circulation en toute sécurité de trains en conduite manuelle séparés par un laps de temps réduit à 2 minutes au lieu de 2 minutes 30 secondes, cette réduction permettant une augmentation de la capacité de transports (30 trains à l'heure au lieu de 24 trains auparavant).

Depuis sa mise en service le 5 octobre 1989, le système fonctionne pendant les 40 minutes les plus chargées des heures de pointe du matin et du soir et il a assuré l'écoulement, le 9 janvier 1990, d'un trafic record de 59.600 voyageurs dans l'heure entre Chatelet et Auber.

En septembre 1990, les circulations à 2 minutes d'intervalle ont été étendues à la totalité des 60 minutes de pointe du matin et du soir, soit 6 rafales de 5 trains en 10 minutes.

Ce bilan satisfaisant ne doit pas faire oublier que l'exploitation du tronçon central de la ligne A reste très fragile et que

seule la réalisation d'un investissement de capacité portant sur la création d'une nouvelle infrastructure est de nature à résoudre sa surcharge.

*b) La construction de la ligne Météor (Métro Est-Ouest Rapide)*

La ligne transversale METEOR qui, à terme, devrait desservir Maison-Blanche/Tolbiac/Saint-Lazare et Asnières-Gennevilliers constitue l'élément automatisé d'un schéma de développement des transports collectifs parisiens. Ce schéma prévoit, en outre, l'interconnexion de la ligne D du RER avec le réseau de banlieue Sud-Est de la SNCF et la création d'une nouvelle ligne de RER Est-Ouest (EOLE) réalisant l'interconnexion partielle des banlieues Est et Nord du réseau S.N.C.F.

METEOR, ligne entièrement automatique, devrait être exploitée, dans un premier temps, entre la ZAC de Tolbiac et Saint-Lazare, en rames de 6 voitures pouvant se succéder à un intervalle de 85 secondes, avec une capacité de transport de 30.000 voyageurs par heure et par sens et une vitesse commerciale de 40 kilomètres/heure. Lorsque la ligne atteindra Maison-Blanche au Sud-Est et Asnières-Gennevilliers au Nord-Ouest, les trains comporteront 8 voitures et elle pourra acheminer 40.000 voyageurs à l'heure dans chaque direction.

La ligne METEOR pourrait assurer entre la ZAC de Tolbiac et la Gare Saint-Lazare en 1996, première année complète d'exploitation, le transport de 96 millions de voyageurs.

METEOR permettra d'éliminer la saturation de la ligne A du RER sur son tronçon central de Gare de Lyon à Auber et de desservir les nouveaux quartiers du secteur Seine Sud-Est (Bercy-Tolbiac) ainsi que ceux du 13<sup>e</sup> arrondissement actuellement dépourvus de métro. Ultérieurement, en intégrant la branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13, METEOR permettra de soulager cette ligne, la plus surchargée du réseau métro, et d'améliorer considérablement la desserte de la banlieue Nord-Ouest.

Le coût des infrastructures est évalué à 5,7 milliards de francs dont 2.06 milliards couverts par des subventions de l'Etat, de la Région et de la Ville de Paris.

*c) La réalisation du métro du futur : BOA*

La R.A.T.P. a présenté en avril 1990 le prototype de la nouvelle rame de métro, sans séparation entre les différents wagons, qui pourrait remplacer, entre 1998 et 2010, la totalité des métros non pneumatiques de son parc, soit environ 1.400 voitures qui auront alors une moyenne d'âge de trente ans.

La livraison du train prototype est prévue à la mi-mai 1991 et celle de huit trains de série en 1992. Ceux-ci seront expérimentés pendant cinq ans avant la décision définitive de remplacement.

Ce métro "boa", de conception révolutionnaire, aura les dimensions d'une rue piétonne de 2,45 mètres de large et de 46 de long. Il offrira une capacité d'environ 890 passagers, soit 5 % de plus que les rames actuelles, pour un prix d'environ 25 millions de francs, soit 15 % de moins que les métros traditionnels. Le coût de son entretien devrait également être inférieur de 15 % à celui des rames actuellement en circulation.

"Boa", tout comme METEOR, participe à la création d'une *"nouvelle génération de métro qui redonnera à l'industrie ferroviaire française dix ans d'avance sur ses concurrents"*.

Cette attitude dynamique et prospective de la Régie, prometteuse à maints égards, amène votre commission à s'interroger sur les raisons qui conduisent à retarder la signature du contrat de Plan entre l'Etat et l'entreprise. Celui-ci est négocié depuis l'année dernière et il était prévu de le conclure cette année. Ce retard est d'autant plus gênant que le contrat Etat-S.N.C.F. stipule que le programme de développement du transport collectif en région parisienne -environ 15 milliards de francs d'investissement- doit faire l'objet d'un avenant et subordonne la conclusion de cet avenant à celle du contrat de plan avec la R.A.T.P.

### 3. Une rénovation déterminée de l'entreprise

#### *a) La réforme des structures*

Le nouveau directeur de la R.A.T.P. -et ancien préfet de la Nouvelle Calédonie au moment des accords de Matignon-M. Christian Blanc a décentralisé les structures de l'entreprise regroupant autour de lui une direction générale de cinq membres, supprimant trois échelons hiérarchiques et conférant aux différents départements de l'entreprise autonomie et responsabilité.

Adoptée début mai, malgré l'opposition de certains syndicats, la nouvelle organisation consiste en une pyramide renversée à trois niveaux : au premier, une centaine d'unités décentralisées employant de 500 à 100 personnes en contact avec le public, par exemple, une ligne de métro ; au deuxième niveau, dix-neuf départements regroupant chacun une grande famille de métiers, par exemple, le département des bus ; enfin au troisième niveau, la direction générale.

L'organisation taylorienne de l'entreprise mise en place après la deuxième guerre mondiale et qui a subsisté jusqu'à cette année a donc été abandonnée.

#### *b) La réforme du comité d'entreprise*

Le conseil d'administration de la R.A.T.P. a adopté le 30 octobre 1990, par dix-neuf voix contre six et deux abstentions, le projet -très controversé par une partie des syndicats dont la C.G.T.- de réforme du comité d'entreprise.

Ce projet qui doit encore être soumis à la signature du ministre des transports prévoit de substituer à l'unicité de l'actuel comité d'entreprise un système plural composé d'un "comité de régie" et de dix "comités départementaux économiques de direction" qui reprennent les attributions légales des comités d'établissement.

Cette déconcentration se traduirait, en outre, par un renversement du mode de désignation des membres de ces instances, les représentants des comités d'établissement désignant ceux du comité central au prorata des résultats électoraux.

Les prochaines élections au comité d'entreprise -prévues pour le 20 décembre 1990- pourraient donc avoir lieu sur la base de ces règles rénovées et entraîner des modifications dans le contrôle de

ce comité d'entreprise -actuellement dirigé par la C.G.T.- qui est l'un des plus importants de France avec un budget annuel d'environ 250 millions de francs.

## **II. LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE**

### **A. LES TRANSPORTS URBAINS**

Le projet de loi de finances pour 1991 propose d'inscrire, au titre des aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province (tramways et métros), une dotation de 450 millions de francs en terme d'autorisations de programme (+ 33,1 % par rapport à 1990) et de 342 millions de francs pour les crédits de paiement (+ 0,4 %).

Se trouvent subventionnés dans ce cadre la poursuite de la construction du Val de Toulouse (142 millions de francs), de la ligne 2 du tramway de Grenoble (32 millions) et le prolongement de la ligne 1 du métro de Marseille (37 millions). Les fonds ainsi mobilisés devraient également permettre une contribution de l'Etat au lancement de nouveaux projets : ligne 2 du métro de Lille (131 millions de francs), tramways de Reims, Rouen et Strasbourg (50 millions de francs).

Par ailleurs, les aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains qui permettent la conclusion de contrats de modernisation avec les instances locales compétentes s'établissent à 23 millions de francs pour les autorisations de programme (+ 4 %) et à 45,9 millions en terme de crédits de paiement (- 51 %).

### **B. LES TRANSPORTS REGIONAUX ET DEPARTEMENTAUX**

Les subventions d'investissement accordées par l'Etat à ce type de transport en 1991 s'élèvent à 45,6 millions de francs pour les autorisations de programme -qui se trouvent reconduites à leur niveau de l'année précédente- et 88,4 millions pour les crédits de paiement (+ 2,7 %).

Cette dotation permet le financement des contrats conclus entre l'Etat et les départements sur le fondement de la loi d'orientation des transports intérieurs. Les contrats de modernisation, mis en oeuvre depuis 1989, reprennent les principaux objectifs des contrats de productivité signés pour deux ans au cours de la période 1987-1988. Ils visent notamment à favoriser l'introduction de nouveaux systèmes de billetterie et le renouvellement du parc de matériel. En 1989, douze contrats d'un montant total de 23 millions de francs ont été conclus avec les départements.

La dotation pour 1991 devrait également contribuer au financement des investissements prévus en matière de transports terrestres par les conventions entre la S.N.C.F. et les régions (Rhône-Alpes et éventuellement Poitou-Charentes) et par certains contrats de plan (Lorraine, Corse).

## CHAPITRE III

### Le transport routier

#### I. UNE POURSUITE DE LA CROISSANCE DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES

Le léger progrès de l'activité (+ 4 %) constaté en 1989 conforte la forte croissance du trafic routier observée ces dernières années (+ 25 % de 1986 à 1989). Cette tendance favorable est d'ailleurs confirmée par les projections effectuées pour les cinq premiers mois de 1990 par l'Observatoire économique et statistique des transports puisque celles-ci laissent ressortir une progression d'environ 4,5 %.

La part dominante de l'acheminement routier dans le transport de marchandises continue donc à s'accroître. Celui-ci représente 57,4 % du trafic fret total de 1989 (contre 46,9 % en 1979), le rail n'en assurant que 26,2 % (contre 30,9 % en 1979) et les voies d'eau et les oléoducs 16,4 % (contre 2,2 % en 1979).

En outre, la part du pavillon national dans les transports routiers internationaux de "bout en bout" (1) est passée de 45,5 % en 1988 à 46,09 % en 1989 (57,94 millions de tonnes pour un fret international total de 125,70 millions de tonnes). Ce gain est, toutefois, le résultat d'une meilleure maîtrise des trafics à l'exportation (+ 2,3 points) et d'une légère détérioration des positions à l'importation. Ces dernières s'améliorent pour les flux en provenance du Sud mais régressent pour ceux arrivant de R.F.A. et de la Belgique et surtout des Pays-Bas où les entreprises locales sont particulièrement redoutables dans la perspective du grand marché unique.

---

(1) Terme conventionnel désignant les trafics utilisant la route comme mode de transport de marchandises franchissant les frontières.

## **II. L'ACCELERATION DE LA PREPARATION DES ECHEANCES EUROPEENNES**

### **A. LES MESURES COMMUNAUTAIRES**

#### **1. L'ouverture des marchés**

Le Conseil des ministres des transports des Communautés européennes a adopté le 5 décembre 1989 un règlement organisant la mise en oeuvre, à compter du 1er juillet 1990, d'une expérience limitée de **cabotage routier**, terme désignant la possibilité ouverte au transporteur d'un Etat membre d'assurer l'acheminement de marchandises sur le territoire d'un autre Etat membre. Une entreprise routière néerlandaise peut ainsi, après une livraison La Haye-Bordeaux, embarquer à Bordeaux un chargement à destination de Lille.

La liberté de l'activité de cabotage, objectif inscrit dans le Traité de Rome, devrait être effective à partir du 1er janvier 1993. Pendant la période transitoire, elle exerce dans le cadre d'un contingent limité d'autorisations -qui sera augmenté d'année en année- et des clauses de sauvegarde peuvent être invoquées si le droit de cabotage affecte l'économie d'une région ou se concentre à l'excès sur un pays.

Par ailleurs, dans le transport routier intracommunautaire, on peut considérer que la libre concurrence est d'ores et déjà une réalité compte tenu des dessertements contingentaires nationaux réalisés au cours des dernières années, de l'accroissement notable du contingent multilatéral de la C.E.E. et de la suppression des tarifs bilatéraux obligatoires.

#### **2. L'harmonisation des conditions de concurrence**

Deux directives de 1989 ont précisé les modalités d'accès à la profession de transporteur en l'assujettissant à des conditions

d'honorabilité et de capacité professionnelles et de garantie financière.

L'harmonisation des normes de poids et de dimension imposées aux véhicules pour la circulation intracommunautaire est actuellement en cours de négociation.

Dans le domaine de la fiscalité spécifique au transport, les différences de niveau entre les Etats membres vont de 1 à 3 pour les accises sur le gazole et de 1 à 10 pour les taxes sur les véhicules. En juin 1990, la France a présenté un mémorandum, sur l'harmonisation fiscale dans ce domaine et, parallèlement, un rapport d'experts doit être soumis au Conseil des Communautés avant la fin de l'année.

Cependant, les propositions de directives déjà examinées par les autorités communautaires supposent, dès maintenant, une adaptation des règles nationales que le Gouvernement a engagée avec détermination.

## B. LES MESURES NATIONALES : DES ALLEGEMENTS FISCAUX APPRECIABLES ET APPRECIES

Le projet de budget pour 1991 prévoit, en matière de fiscalité des carburants et de fiscalité des assurances, trois mesures favorables aux transporteurs routiers et qui, globalement, aboutissent à réduire leurs coûts de revient d'environ 1 % par an. Ces mesures depuis longtemps demandées par la profession et donc très appréciées concernent :

- la déductibilité intégrale de la T.V.A. sur le gazole au 1er juillet 1991 (article 5 du projet de loi de finances), celle-ci passant de 80 % aujourd'hui à 95 % au 1er janvier 1991 ;

- la réduction de moitié (9 % au lieu de 18 %) de la taxe sur les conventions d'assurances couvrant les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes (article 7 du projet) ;

- la baisse du taux d'indexation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (article 10 du projet) : ce taux est réduit de 75 % à 50 % de la majoration appliquée à la septième tranche du barème de l'impôt sur le revenu des personnes physiques.

Au total, ce dispositif ampute d'environ 1,8 milliard les recettes du budget national mais il devrait permettre aux

transporteurs routiers français de faire face dans de meilleures conditions à la concurrence de leurs homologues européens.

Votre rapporteur pour avis approuve sans réserve cette évolution et il estime qu'une réflexion complémentaire devrait, également, être menée en ce qui concerne l'assiette de la taxe professionnelle à laquelle se trouvent assujetties ces entreprises employant une main-d'oeuvre importante et amortissant leurs investissements sur une brève période.

\*

\* \*

**Au cours d'une réunion tenue le mercredi 21 novembre 1990, la commission des Affaires économiques et du Plan a émis, conformément à la proposition de son rapporteur, un avis favorable à l'adoption des crédits destinés aux transports terrestres dans le projet de budget pour 1991.**