

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 novembre 1987

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1988, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (8^e législ.) : 941 et annexes, 960 (annexe n° 25), 965 (tome X), et T.A. 175.

Sénat : 92 et 93 (annexe n° 21) (1987-1988).

Lois de Finances - Routes - SNCF.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. L'ACTIVITE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN EN 1986-1987	7
A. LA BAISSSE GENERALISEE DU TAUX DE FREQUEN- TATION DANS LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES	7
1) Le recul de la S.N.C.F.	7
a) <i>le trafic de passagers</i>	7
b) <i>le trafic de marchandise</i>	8
2) La baisse de la R.A.T.P.	9
a) <i>le trafic métropolitain</i>	9
b) <i>le trafic du Réseau Express Régional</i>	10
B. UNE MEILLEURE GESTION FINANCIERE	10
1) L'amélioration de la situation financière de la S.N.C.F.	10
a) <i>une moindre progression du déficit de l'entreprise</i>	10
b) <i>l'amélioration de la structure de l'endettement</i>	12
2) La situation de la caisse des retraites de la S.N.C.F.	12
a) <i>un moindre recours au budget de l'Etat</i>	12
b) <i>l'évolution de la structure démographique</i>	13
c) <i>la modification des bases de cotisations</i>	14
d) <i>l'augmentation du produit de la compensation entre régimes sociaux</i>	14
3) L'effort de rigueur mené par la R.A.T.P.	14

C. LA POLITIQUE D'INVESTISSEMENT	17
1) Les grands projets de la S.N.C.F.	17
. Les lignes à grande vitesse	17
a) l'état d'avancement du T.G.V. Atlantique	17
b) le tracé définitif du T.G.V.-Nord	17
c) l'interconnexion des réseaux à grande vitesse	18
d) l'étude du T.G.V.-Est	20
. L'amélioration du réseau	20
a) les mesures d'accompagnement de l'implantation du lien fixe transmanche	20
b) les travaux d'électrification	21
. Le financement des investissements	23
2) La poursuite du programme d'investissement de la R.A.T.P.	24
a) les prolongements de ligne	25
b) l'interconnexion des réseaux	25
 D. L'EVOLUTION DES CONCOURS : DE L'ETAT AU SECTEUR PRIVE	29
1) La moindre progression des concours de l'Etat	29
a) la diminution de la contribution versée à la S.N.C.F.	29
b) la stagnation des concours apportés à la R.A.T.P. ...	31
2) La prise en charge accrue des transports par les collecti- vités locales	31
a) les liaisons d'intérêt régional	31
b) les transports collectifs en province	33
3) Le recours au financement privé	35
a) le lien fixe transmanche	35
b) la desserte d'Orly	36

II. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES	37
A. UNE ACTIVITE SOUTENUE DANS LE SECTEUR.....	37
B. LA PREPARATION DE L'ECHEANCE DE 1992	37
<i>a) la mise à niveau programmée des taxes</i>	37
<i>b) la libération progressive de la tarification routière</i>	38
<i>c) la modernisation du régime des autorisations de transports.....</i>	39
CONCLUSION.....	41

Mesdames, Messieurs

Les orientations du budget des transports terrestres pour 1988 se situent dans le prolongement des priorités définies par la loi de finances de l'année dernière afin de poursuivre la mise en oeuvre de la politique alors arrêtée et de valoriser les résultats encourageants obtenus au cours de cet exercice. Les efforts engagés porteront essentiellement sur la maîtrise de la dépense publique, la poursuite de l'assainissement financier des grandes entreprises nationales de transports en commun et la nécessaire priorité reconnue aux développements des infrastructures.

1) Un budget soucieux de maîtriser la dépense publique

L'ensemble des crédits de paiement destinés aux transports pour 1988 s'élève à 46 milliards, soit une diminution de près de 6 % par rapport à la loi de finances précédente. Les autorisations de programme régressent également de 11 %, passant de 4,2 milliards à 3,8 milliards, ainsi qu'il apparaît dans le tableau suivant :

Total « Transports » (y compris BANA)

	LFI 1987	PROJET 1988	EVOLUTION
Dépenses ordinaires.....	43 780	41 532	- 5,1 %
Dépenses en capital	5 117	4 438	- 13,2 %
TOTAL (DO + CP).....	48 897	45 970	- 5,9 %
Autorisations de programme	4 252	3 781	- 11 %

Au sein de cet ensemble, les crédits réservés aux seuls transports terrestres subissent particulièrement les effets de la rigueur budgétaire, ainsi que le retrace le tableau ci-après :

Transports terrestres

	LFI 1987	PROJET 1988	EVOLUTION
Dépenses ordinaires (titres III et IV)	39 761	37 223	- 6,4 %
Dépenses en capital (AP)	1 726	948	- 45,1 %
Titres V et VI (CP)	1 837	1 078	- 41,3 %
TOTAL (DO + CP)	41 598	38 301	- 7,9 %

Toutefois, cette évolution apparemment défavorable est compensée par l'allègement de certaines charges qui incombait jusqu'alors au budget des transports : citons notamment les 1,8 milliard de crédit qui seront apportés à la caisse de retraite de la S.N.C.F. par le jeu de la compensation entre les régimes sociaux.

2) La poursuite de l'assainissement de la situation financière des grandes entreprises

Le budget pour 1988 confirme l'effort de redressement des grandes entreprises et la diminution des concours publics qui leur sont attribués. Ainsi, l'indemnité compensatrice de 4,2 milliards, accordée à la R.A.T.P., est maintenue en francs courants au niveau qu'elle avait en 1986 et 1987. Plus largement, les subventions de l'Etat pour l'ensemble des transports parisiens restent au niveau de 1987, soit 5,2 milliards. Enfin, les concours versés à la S.N.C.F. seront réduits de près de 7 % par rapport à l'année précédente, dans le cadre de l'objectif d'équilibre financier pour 1989 fixé par le contrat de plan signé, en 1985, entre l'entreprise et l'Etat.

3) La priorité accordée à l'équipement en infrastructures de transports

Les dotations budgétaires permettent de poursuivre les efforts engagés pour développer les grandes infrastructures, parmi lesquelles figurent la réalisation du T.G.V.-Atlantique, les mesures d'accompagnement propres à valoriser, sur notre territoire national, l'implantation du lien fixe transmanche, le prolongement de quatre lignes de transport en commun de la région parisienne et la réalisation des réseaux collectifs en province déjà engagés ou autorisés en 1987.

I. L'ACTIVITE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN EN 1986 - 1987

La fin de l'année 1986 a été marquée par la gravité des conflits sociaux qui ont paralysé les transports français, tant en région parisienne, que sur l'ensemble du territoire national et qui ont fortement pénalisé le niveau de fréquentation des voyageurs et l'acheminement des marchandises.

Il convient toutefois de réaliser que les conflits sociaux, en dépit de leur impact négatif sur la fréquentation du public, ne sont pas les seuls responsables de l'évolution conjoncturelle que subit la plupart des types de service de transports collectifs. Ainsi que l'expose le rapport du Conseil National des Transports, remis en juillet 1987 au ministre chargé des Transports, la progression de la motorisation, la baisse des prix du carburant en 1986 et l'amélioration du réseau routier, en privilégiant le déplacement individuel, constituent autant de facteurs défavorables aux transports collectifs.

A. LA BAISSÉ GÉNÉRALISÉE DU TAUX DE FRÉQUENTATION DANS LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES

1) Le recul de la S.N.C.F.

a) Le trafic passagers

● Sur l'ensemble du réseau

Les résultats du trafic passagers en 1986 figurent dans le tableau suivant (exprimé en milliards de voyageurs-kilomètres, hors banlieue de Paris) :

	1ère classe	2ème classe	Total
Rapides Express	6,99	38,55	45,54
Services d'intérêt régional	0,12	5,59	5,71
Total réseau principal	7,11	44,14	51,25

Ce trafic est inférieur de 4 % aux résultats enregistrés en 1985 et largement en recul par rapport aux prévisions qui tablaient sur 54,30 milliards de voyageurs/kilomètre. Il est probable que les prévisions pour 1987 (55 milliards de voyageurs/kilomètre) ne seront pas davantage réalisées puisque les résultats du premier semestre laissent apparaître une nouvelle dégradation de la fréquentation comparativement à la même période 1986 : on dénombrait 155 millions de voyageurs contre 162 (- 4 %) et 25,2 milliards de voyageurs/kilomètre au lieu de 26,8 (- 6 %).

● Sur le réseau à grande vitesse

La baisse de fréquentation des voyageurs est partiellement imputable à la moindre progression du trafic T.G.V.-Sud-Est (1982 : 6,1 millions de voyageurs; 1983 : 9,2; 1984 : 13,8; 1985 : 15,4; 1986 : 15,6 (+ 1,2 %). Toutefois, de janvier à mai 1987, le trafic commercial du T.G.V. Sud-Est s'est élevé à 7 millions environ de voyageurs, soit un accroissement de 1,5 % par rapport à la même période 1986, malgré la grève qui a également affecté le début de l'année.

b) Le trafic marchandises

L'année 1986-1987 a vu régresser à nouveau le niveau du trafic marchandises de la S.N.C.F. face à la concurrence du transport routier, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

TRAFIC MARCHANDISES DE JANVIER A AVRIL

(Milliards de tonnes-km)

	1986	1987	Variation 87/86 (%)
Trafic ferroviaire	18,17	17,13	-5,7
Trafic routier.....	31,08	31,94	+2,8

Source : O.E.S.T.

Outre les grèves de décembre, l'année 1986 a été caractérisée par une forte baisse du prix du gazole (- 29,8 % de décembre 1985 à décembre 1986), bénéficiant au trafic routier de marchandises qui a progressé de l'ordre de 4 % en tonnes-kilomètres, alors que le trafic ferroviaire baissait d'environ 7 % par rapport à l'année précédente.

Les premiers résultats du trafic ferroviaire et routier connus pour 1987 ont été fortement marqués par les mouvements sociaux intervenus dans le secteur des transports en début d'année et par les conditions climatiques défavorables.

Le tonnage acheminé par voie ferrée est retracé dans le tableau suivant :

	1987	1986	Variation %
Millions de tonnes.....	69,56	75,00	-7,3
Milliards de tonnes-kilomètres.....	24,92	26,40	-5,6

Le trafic total pour l'année 1986 s'est élevé à 142,6 millions de tonnes et 50,15 milliards de tonnes-kilomètres.

La dégradation a principalement concerné l'acheminement des produits agricoles (- 17 %), les combustibles minéraux (- 17 %) et les déchets métallurgiques (- 21 %).

Signalons qu'après la pause tarifaire observée en 1987, le principe d'une majoration intervenant au 1^{er} février 1988 est acquis, même si son taux n'est pas encore fixé.

2) La baisse de la R.A.T.P.

a) Le trafic métropolitain

Le trafic de la R.A.T.P. est retracé dans le tableau suivant (en millions de voyages) :

TRAFIC	1984	1985	1986
Métro.....	1 177,1	1 188,6	1 166,3 (-1,4 %)
Autobus.....	750,6	772,5	792,1
TOTAL.....	1 927,7	1 961,1	1 958,4

Au vu des résultats de 1986 et des premiers mois de 1987, on constate que la hausse de trafic sur le métro, ininterrompue jusqu'en 1985, a laissé place à une baisse à partir du milieu de l'année 1986. Les prévisions faites par la RATP lors de l'établissement de son budget révisé 1987, soit 1 165 millions de voyages en 1987, semblent difficiles à atteindre.

La fréquentation des autobus, après avoir sensiblement progressé en 1985 et 1986, paraît devoir, au mieux, se maintenir en 1987 à son niveau atteint en 1986. La RATP a prévu, lors de l'établissement de son budget révisé, d'atteindre 799,5 millions de voyages en 1987.

b) Le trafic du Réseau Express Régional (R.E.R.)

La croissance du trafic est pour la première fois depuis 1978, modeste (+ 0,8 % en résultats bruts; + 1,6 % en résultats corrigés de l'incidence des grèves). Cette diminution s'explique, notamment, par une moindre fréquentation touristique et par le climat d'insécurité créé, à partir du mois de septembre, par les attentats terroristes. Il faut y ajouter les difficultés d'exploitation de la ligne A (saturation aux heures de pointe) et les perturbations causées sur la ligne B par plusieurs mouvements de grève.

En 1987, au vu des résultats des cinq premiers mois de l'année, il semble que l'objectif que s'est fixé la RATP dans son budget révisé, soit 290,5 millions de voyages, sera difficilement atteint.

B. UNE MEILLEURE GESTION FINANCIERE

1) L'amélioration de la situation financière de la S.N.C.F

a) Une moindre progression du déficit de l'entreprise

Le déficit de la S.N.C.F., depuis 1981, est retracé dans le tableau ci-dessous (en millions de francs) :

Années	Résultats comptables		Dotation nette à la provision pour le risque de change	Résultats hors dotation nette à la provision pour risque de change	
	Annuels	Cumulés		Annuels	Cumulés
1981.....	-2 020	-7 417		-2 020	-7 417
1982	-6 158	-13 575	-846	-5 312	-12 729
1983	-8 381	-21 956	-777	-7 604	-20 333
1984	-6 149	-28 105	-1 613	-4 536	-24 869
1985	-4 486	-32 591	-116	-4370	-29 239
1986.....	-3 876	-36 467	176	-4 052	-33 291
1987					
Budget	-2 321	-38 788	-200	-2 121	-35 412
Révision	-2 909	-39 376	-81	-2 828	-36 119

Ces chiffres témoignent d'un net ralentissement dans la progression du déficit depuis 1983, où il dépassait 8 milliards de francs, pour être inférieur à 4 milliards en 1986 : rappelons que l'entreprise doit, conformément au contrat de plan signé avec l'Etat, présenter une situation équilibrée en 1989.

Toutefois, par rapport aux prévisions, l'environnement réel a été sensiblement différent de celui qui a servi de cadre au calcul des objectifs du contrat, notamment en matière d'évolution de la consommation finale des ménages. En outre, la baisse des prix des carburants a eu pour effet immédiat d'accroître la concurrence du transport routier, à laquelle s'ajoute l'impact des mouvements sociaux de la fin de l'année 1986.

Le trafic a marqué, de ce fait, une stagnation puis un fléchissement notamment en matière de transport de marchandises, dont l'évolution est la plus inquiétante.

En conséquence, si l'objectif de résultat fixé par le contrat pour 1985 (- 4,6 milliards) avait été dépassé (- 4,37 milliards), il n'a pas été atteint en 1986.

Il faut cependant souligner l'effort de l'entreprise qui a réussi à contenir son déficit à un niveau de 4,05 milliards proche de l'objectif de 3,99, en dépit d'une conjoncture économique difficile et de l'incidence financière du conflit social estimée à 0,9 milliard.

BILAN DE LA GRÈVE DE DÉCEMBRE 1986 : COÛT POUR L'ENTREPRISE

Incidence sur les recettes

(en MF)

	INCIDENCE SUR		
	1986	1987	TOTAL
RECETTES COMMERCIALES			
- Voyageurs Réseau principal.....	- 543	- 460	- 1 003
- Voyageurs Réseau banlieue.....	- 74	- 54	- 128
- Bagages.....	- 6	- 6	- 12
- Wagons (y compris E.P.).....	- 244	- 294	- 538
- SERNAM	- 20	- 40	- 60
- Poste.....	- 11	- 11	- 22
a) S/TOTAL.....	- 898	- 865	- 1 763
INDEMNITÉS ET CONCOURS			
- Réductions tarifaires Réseau principal	- 86	- 77	- 163
- Réductions tarifaires Réseau banlieue	- 19	- 51	- 70
- Indemnité compensatrice banlieue.....	+ 61	+ 65	+ 126
b) S/TOTAL.....	- 44	- 63	- 107
I - TOTAL DES PERTES DE RECETTES (a + b).....	- 942	- 928	- 1 870

Incidence sur les dépenses

(en MF)

	INCIDENCE SUR		
	1986	1987	TOTAL
- Effet sur dépenses de personnel, d'énergie et divers.....	- 149	- 150	- 299
- Détaxes clientèle.....	+ 130	+ 160	+ 290
- Charges financières.....	-	+ 120	+ 120
II - TOTAL DES DÉPENSES.....	- 19	+ 130	+ 111

Incidence nette

Le total des pertes de recettes, auquel il convient d'ajouter le total des dépenses supplémentaires, conduit à une incidence financière négative de 923 MF pour l'exercice 1986 et de 1058 MF pour l'exercice 1987, soit un total de **1 981 MF**.

b) L'amélioration de la structure de l'endettement

Le montant de l'endettement à long terme de la S.N.C.F., y compris EUROFIMA, s'établit à 78,7 milliards au 31 décembre 1986, dont 44 en francs français.

Il faut noter que la part de l'endettement en devises a regressé de 49,9 % à 44,1 % entre 1985 et 1986, son montant se réduisant de 37 à 34,7 milliards de francs.

En outre, l'endettement à court terme de la S.N.C.F. s'élève à 8,5 milliards de francs au 31 décembre 1986.

2) La situation de la caisse des retraites de la S.N.C.F.

a) un moindre recours au budget de l'Etat

Les perspectives d'évolution du versement de l'Etat à la caisse des retraites font apparaître que ce versement a, depuis 1986, une tendance régulière à décroître (1985 : 13,9 milliards de francs; 1986 : 12,1 milliards de francs; 1987 (prévisions) : 12,1 milliards de francs). Pour 1988, l'Etat devrait contribuer aux charges de retraites de la S.N.C.F. à concurrence de 11,2 milliards.

b) l'évolution de la structure démographique

Cette contribution tient compte des base suivantes :

– Augmentation de la masse salariale : + 2,76 % y compris le G.V.T.
(Glissement, Vieillesse, Technicité);

– Evolution de l'effectif des retraités (droits directs et réversions) :

1987 : 383.000

1988 : 378.000 (– 5.000)

– Evolution de l'effectif des actifs cotisants (conformément aux dispositions du contrat de plan Etat–S.N.C.F.) :

1987 : 226.250

1988 : 217.610 (– 8.640)

L'évolution des effectifs et de la masse salariale depuis 1981 est retracée dans le tableau ci-après :

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Actifs cotisants.....	249 600	252 600	253 500	249 800	245 300	237 300	226 250
Retraités (droits directs et réversion)...	410 400	408 100	404 000	398 400	393 300	386 200	383 000
Masse salariale soumise à retenue pour pension	14 873 MF	17 174 MF	19 000 MF	20 440 MF	21 268 MF	21 214 MF	20 600 MF

La diminution du nombre de retraités, qu'ils soient de droit direct ou de droit dérivé (réversion), amorcée depuis quelques années, se poursuit progressivement, suivant ainsi, avec un certain décalage, l'évolution des effectifs de cheminots après la fin de la deuxième guerre mondiale; les prévisions à moyen terme tablent sur 383 000 retraités en 1987 et 355 000 en 1991.

c) la modification des bases de cotisations

Les changements tiennent à l'effet report en année pleine de l'intégration de 0,5 point d'indemnité de résidence aux 1er janvier 1987 et 1er octobre 1987 et au taux de cotisations (ouvrières et patronales) à la Caisse des Retraites de 36,7 %, porté à 36,9 % à compter du 1er juillet 1987, et ce jusqu'au 30 juin 1988.

d) l'augmentation du produit de la compensation entre régimes sociaux

Le jeu de la compensation inter-régimes produira les ressources suivantes :

– Montant estimé du produit de la compensation généralisée entre régimes de base de sécurité sociale : 609 millions de francs.

– Montant estimé du produit de la compensation entre régimes spéciaux : 3,4 milliards (soit 2,6 milliards pour 1988), auxquels s'ajoutent 944 millions de francs au titre de la régularisation pour 1987.

3) L'effort de rigueur mené par la R.A.T.P.

a) le bilan financier de la R.A.T.P.

La situation financière de la régie en 1987 se caractérise par les évolutions suivantes :

L'ensemble des produits s'établit, sur la base du budget révisé, à 15,1 milliards de francs, en progression de 0,5 % par rapport à l'année précédente (15,05). Les charges ont été fixées à 15,2 milliards de francs, contre 14,9 en 1986 soit une progression de 1,9 % qui s'explique par l'existence, en 1986, d'un solde créditeur de 150 millions de francs.

Les produits du transport (13,3 milliards de francs) connaîtront une croissance de 1,5 %, recouvrant une hausse de près de 5 % des recettes directes et une baisse des indemnités compensatrices. Ces évolutions différenciées des recettes du trafic illustrent la politique de rattrapage tarifaire amorcée en 1986, afin d'accroître la participation financière de l'utilisateur.

Enfin, au titre des charges, on peut noter une évolution des frais de personnel limitée à 1,7 %, avec une croissance de 1,8 % des salaires.

Ces chiffres intègrent la diminution de charges due aux grèves (-0,2 %) et aux baisses des effectifs (-0,5 %).

(En millions de francs hors taxes)

Charges	Résultats 1986	Budget révisé 1987
- Consommations en provenance de tiers	2.380,1	2.395
- Impôts	385,9	393
- Charges de personnel	8.706,5	8.858
- Provisions et amortissements	1.618,9	1.719
- Autres charges	14,3	15
TOTAL Charges d'exploitation	13.105,7	13.381
Charges financières	1.728,9	1.693
Charges exceptionnelles	70,3	74
Provisions pour aléas	-	45
TOTAL CHARGES	15.202,1	15.193
Solde créditeur	148,6	-
ENSEMBLE	15.053,5	15.193

(en millions de francs hors taxes)

Produits	Résultats 1986	Budget révisé 1987
Produits du transport (1)	13 160,2	13 357
Produits des activités annexes	240,0	253
Produits divers	1 082,8	1 060
Produits en atténuation des charges d'amortissement	314,4	310
Total produits d'exploitation	14 797,4	14 980
Produits financiers	197,4	90
Produits exceptionnels	58,7	52
Total des produits	15 053,5	15 122
Solde débiteur	-	71
ENSEMBLE	15 053,5	15 193

(1) dont indemnités compensatrices (1986 et 1987 : 6,05 Milliards soit environ 4,2 en provenance du budget de l'Etat et 1,85 de la région Ile-de-France).

On peut signaler que le nombre de voyages effectués en fraude sur le réseau R.A.T.P., estimé journalièrement à 250.000 sur le réseau ferré et 200.000 dans les autobus, représente par année un manque à gagner de 400 millions de francs, auquel s'ajoute le vandalisme qui coûte à la Régie environ 22 millions de francs de réparations par an.

b) la recherche d'une plus forte productivité

L'entreprise mène, depuis 1986, une politique de rigueur dans la gestion de ses effectifs, afin de réduire progressivement son personnel. Resté stationnaire de 1983 à 1985 à près de 39.000 agents, l'effectif salarié moyen mis à la disposition de la R.A.T.P. s'élevait à 38.841 agents en 1986 et 38.650 en 1987.

Cette politique devrait être poursuivie dans les années à venir, notamment dans le cadre du plan d'entreprise 1988-1990 en cours d'élaboration.

c) le rattrapage tarifaire

Afin de poursuivre le redressement financier de la R.A.T.P., le prix des titres de transports devrait continuer à augmenter plus vite que l'inflation.

Cette opération de « vérité des prix » devrait permettre d'améliorer le pourcentage des dépenses totales de la régie couvert par les recettes de trafic.

En 1986, ses recettes directes se sont élevées à 5,23 milliards T.T.C. (4,9 milliards de francs HT), soit 32,8 % du montant total des charges d'exploitation, y compris les charges financières.

Pour 1987, les prévisions de recettes directes du budget révisé s'établissent à 5,5 milliards de francs TTC (5,1 milliards de francs HT), soit 33,8 % du total des charges HT.

C. LA POLITIQUE D'INVESTISSEMENT

1) Les grands projets de la S.N.C.F.

- les lignes à grande vitesse

a) L'état d'avancement du T.G.V. Atlantique

L'ouverture officielle du chantier de construction de la ligne nouvelle du T.G.V. Atlantique a eu lieu le 15 février 1985, neuf mois après la déclaration d'utilité publique du projet. Les travaux de génie civil ont été répartis en onze lots de 20 à 45 kilomètres chacun, et sont contrôlés par quatre groupes d'Etudes et Travaux coordonnés par la Direction de la ligne nouvelle T.G.V. Atlantique de la S.N.C.F.

Les appels d'offres concernant la construction de la plateforme et des ouvrages d'art ont été lancés en totalité avant la fin de 1985, et les marchés de travaux passés pour tous les lots de la ligne nouvelle en 1986. Celle-ci, d'une longueur d'environ 280 kilomètres, nécessite la réalisation de 20 kilomètres de souterrains, de 20 ouvrages spéciaux (viaducs, franchissements d'autoroutes,...) et de plus de 500 ouvrages courants (ponts-rail, ponts-route...).

Dans l'ensemble, et en dépit des conditions climatiques défavorables de l'automne 1986, les chantiers progressent conformément au calendrier prévu. En particulier, le percement du tunnel de Vouvray a été réalisé en mars 1987, et le tablier du pont sur la Loire est en cours.

La mise en service du tronc commun et de la branche Ouest de la ligne nouvelle du T.G.V. Atlantique est prévue pour l'automne 1989, celle de la branche Sud-Ouest devrait avoir lieu un an plus tard.

b) Le tracé définitif du T.G.V. Nord

Le projet de liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne, étendu aux relations avec Amsterdam et Londres, a fait l'objet d'une étude de faisabilité générale, réalisée par un groupe de travail international et examinée par les ministres chargés des transports de ces pays réunis à La Haye, le

22 décembre 1986. La réalisation d'un réseau à grande vitesse constituant un enjeu majeur pour le marché commun des transports, des études complémentaires ont été engagées, aux niveaux national et international, pour préparer les décisions des gouvernements.

Pour ce qui concerne la partie française, une Commission réunissant les représentants des collectivités territoriales, des organismes et des administrations intéressés, et présidée par M. RUDEAU, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été chargée par le Ministre des Transports d'étudier les tracés de la ligne nouvelle. Son rapport, remis en avril dernier, a étudié l'opportunité de trois tracés : le premier, passant à proximité d'Amiens ; le deuxième, longeant l'autoroute A1 sur une longueur d'environ 130 kilomètres ; le troisième, permettant un tronç commun, aux environs de Paris, entre les T.G.V.-Nord et Est.

La décision définitive a été annoncée le 9 octobre 1987, par M. Jacques Chirac, optant pour un tracé direct vers Lille, avant de bifurquer au Nord vers Calais et Londres, à l'Est vers Bruxelles, laissant donc de côté la desserte de la ville d'Amiens.

En raison de la forte rentabilité de cet investissement, l'ensemble de la maîtrise d'oeuvre a été confiée à la S.N.C.F. qui devra assurer le financement de la construction de la ligne (12 milliards de francs) et l'achat du matériel roulant (5 milliards).

Au cours de la réunion des ministres des transports européens, qui s'est tenue à Bruxelles le 26 octobre dernier, a été arrêté le tracé international de la ligne à grande vitesse, pour un coût total des infrastructures évalué à 24 milliards de francs.

Doit également être débattue la nature du matériel roulant, en raison des disparités de gabarit qui existent entre la Grande-Bretagne et le continent, en attendant la définition d'un matériel européen à grande vitesse qui ne devrait voir le jour qu'après la mise en service de la ligne nouvelle.

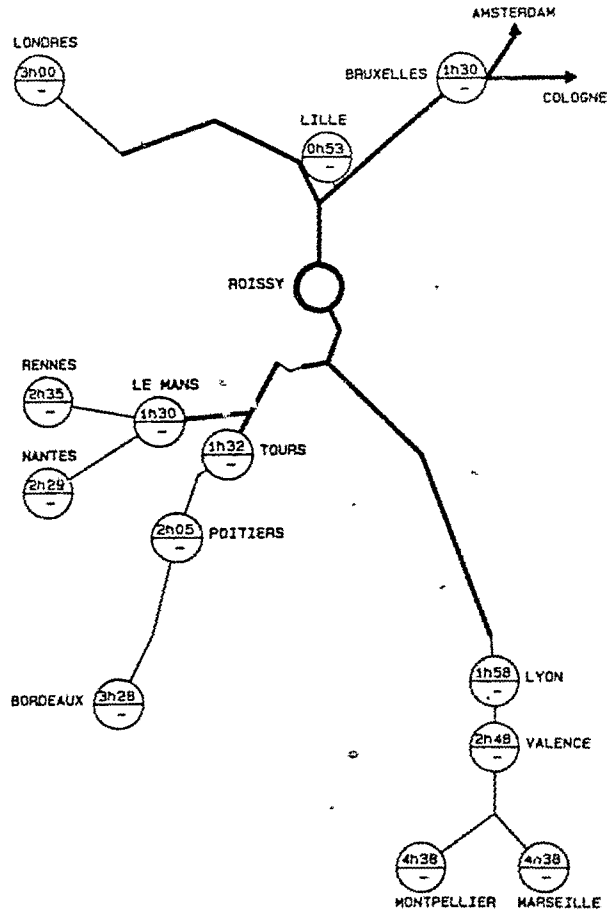
Cette troisième ligne française à grande vitesse devrait être achevée en 1993, en même temps que l'ouverture du lien fixe transmanche et simultanément avec la création du grand marché unique, plaçant ainsi notre pays dans une situation très favorable en matière de transports européens.

c) l'interconnexion des liaisons à grande vitesse

Dans le même temps que l'ouverture du T.G.V.-Nord, le Gouvernement s'est engagé à réaliser l'interconnexion des trois liaisons à grande vitesse et la desserte de l'aéroport de Roissy, soit un surcoût de quatre milliards de francs qui devrait être assumé, d'une part, par l'entreprise nationale, d'autre part, par les compagnies aériennes et Aéroports de Paris, notamment pour financer la gare de Roissy. Cette interconnexion va bouleverser le paysage français, mettant un terme au centralisme ferroviaire et ouvrant les communications interrégionales et internationales en vue de l'échéance de 1992.

Schéma de principe de l'interconnexion des TGV en Ile-de-France

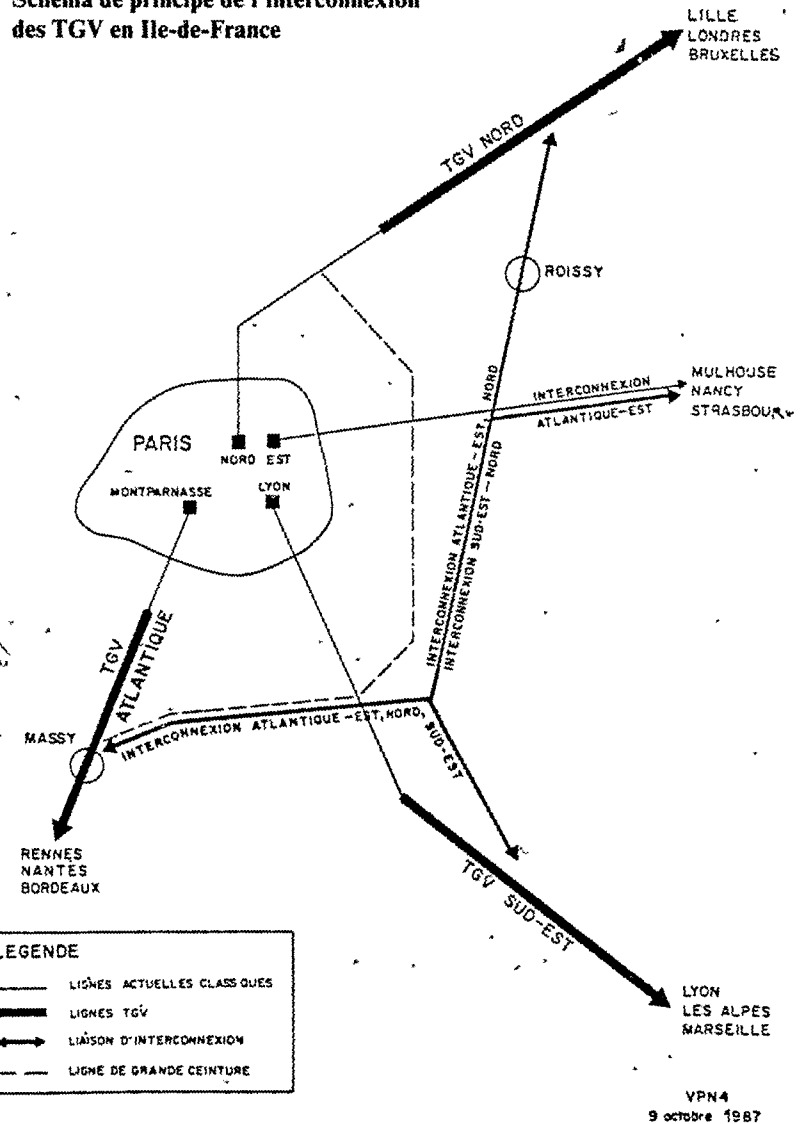
Meilleurs temps au départ de ROISSY
APRES TGV Nord et Interconnexion



08-10-1967
OJ/ROISSA02.0

LEGENDE

- LIGNES ACTUELLES CLASSIQUES
- LIGNES TGV
- ↔ LIAISON D'INTERCONNEXION
- - - LIGNE DE GRANDE CEINTURE



VPN4
9 octobre 1987

d) l'étude du T.G.V.-Est

A la suite des études du projet de T.G.V. Est réalisées par le groupe de travail qui s'est réuni en 1985 et 1986, les ministres chargés des transports de France et de République Fédérale d'Allemagne ont convenu de mettre en place un groupe commun chargé d'étudier les conditions d'implantation d'une liaison ferroviaire rapide entre Paris, l'Est de la France (Strasbourg) et le Sud-Ouest de l'Allemagne.

Ce groupe se compose de représentants des administrations et des réseaux de chemin de fer des deux pays. Son mandat comprend l'étude du tracé de la liaison rapide, en tenant compte de l'effet du projet sur l'environnement, l'estimation des coûts de l'infrastructure et du matériel roulant, et l'établissement du bilan économique, notamment pour la collectivité.

Il est prévu que les résultats de l'analyse seront remis aux ministres chargés des transports pour la fin de l'année 1987.

● l'amélioration du réseau

En sus de la réalisation « dès que possible » du contournement Est de Lyon, jugé indispensable en raison des gains de temps qu'il générera, diverses mesures sont d'ores et déjà arrêtées pour améliorer le réseau ferré national.

a) Les mesures d'accompagnement de l'implantation du lien fixe transmanche

Outre la construction du T.G.V. Nord, divers équipements ont été arrêtés pour valoriser, sur notre territoire, le percement du tunnel sous la Manche, la décision de réaliser cet ouvrage ayant conduit à réexaminer les projets d'aménagements ferroviaires dans le Nord de la France. Dès mars 1986, un protocole d'accord relatif aux mesures d'accompagnement du tunnel a été signé entre l'Etat et la Région Nord-Pas-de-Calais. Dans le domaine ferroviaire, celui-ci prévoit, notamment, l'électrification et la modernisation de la section de ligne Calais-Hazebrouck. Cet investissement, qui doit permettre de raccorder le tunnel au réseau électrifié national a été décidé en Conseil des Ministres du 22 janvier 1986 et sera programmé par la S.N.C.F. de manière à être mis en service avant l'ouverture du tunnel, en 1993.

Les travaux de modernisation concernent 65 kilomètres de lignes, et comprennent notamment la mise en câble de circuits de télécommunications, l'installation d'un block automatique lumineux, la modernisation de postes d'aiguillage et l'électrification de la double voie pour un montant de 360 millions de francs 1985 hors taxes.

Relativement peu concernée par le trafic voyageurs, en raison de la réalisation du T.G.V. Nord, cette ligne devrait en revanche voir passer la totalité du trafic marchandises lié au tunnel, soit 4 millions de tonnes de trafic diffus, conteneurs et wagons et 3,2 millions de tonnes de vrac et véhicules neufs en 1993.

Le taux de rentabilité interne de cet investissement, calculé en supposant le tunnel sous la Manche et le T.G.V. Nord réalisés, se situe aux environs de 9,4 %.

La S.N.C.F. prévoit également la création d'installations ferroviaires à l'entrée du tunnel, pour traiter le trafic marchandises en provenance ou à destination de la Grande-Bretagne. Le coût de ce projet, dont la déclaration d'utilité publique a été prononcée en même temps que celle du tunnel sous la Manche, est de 480 millions aux conditions économiques de 1986.

Ces installations comprennent un faisceau d'attente permettant de stocker les trains et une plateforme de visite et de remisage des locomotives. Sur ce faisceau seront effectués les visites techniques du matériel, et, éventuellement, les contrôles douaniers, sanitaires et phytosanitaires.

b) Les travaux d'électrification

Les principales opérations d'électrification en cours ou prévues à l'exclusion du T.G.V. Atlantique seront réalisées pour les cinq prochaines années dans le cadre du contrat de plan et concernent le désenclavement de la Bretagne et du Massif Central.

Pour ces opérations d'intérêt national, le contrat de plan dispose, dans son article 27, que la S.N.C.F. bénéficie de concours de l'Etat, calculés de façon telle que la réalisation de ces investissements ne modifie pas les résultats de l'entreprise : ainsi, l'Etat participera à hauteur du tiers pour le plan ferroviaire Breton et la desserte de l'itinéraire Paris/Clermont-Ferrand.

● **Les travaux du Plan Ferroviaire Breton** comprennent la modernisation de la voie achevée en 1987 et l'électrification proprement dite qui 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 et Brest se déroulent normalement, en vue d'une mise sous tension, en 1989, en liaison avec l'arrivée du T.G.V. Atlantique ;

. la branche Sud (Rennes-Quimper) dont les travaux sur le second tronçon se poursuivent actuellement. En 1987, la S.N.C.F. devrait engager des travaux préliminaires à l'électrification, en prévision d'une mise sous tension en 1992.

● **Les travaux d'électrification de la ligne Paris/Clermont-Ferrand se décomposent en trois sections à partir de Moret :**

– la section Moret-Nevers dont les travaux ont démarré dès 1985 et concernent notamment la mise en câble, l'isolement de la voie, la mise au gabarit des ouvrages d'art et la rectification du tracé des voies pour une mise en service prévue en mars 1988 ;

– la section Nevers-Saint-Germain-des-Fossés sur laquelle certains travaux ont démarré en 1984 et se poursuivent en vue d'une mise en service en 1990 ;

– la section Saint-Germain-Des-Fossés sur laquelle les premiers travaux ont démarré en 1986 et se poursuivent actuellement en vue d'une mise en service en 1991.

● **Une autre opération régionale est en cours et concerne la desserte de la Vallée de la Tarentaise, en Savoie.**

En effet, le Département de la Savoie a souhaité, conformément à l'article 28 du contrat de plan, l'électrification de la section de ligne Saint-Pierre d'Aibigny/Bourg-Saint-Maurice en acceptant d'apporter un concours financier à la S.N.C.F.

Par convention passée en août 1986 avec l'entreprise, ont été définies la consistance des travaux et leurs modalités financières. Les premiers travaux de signalisation ont démarré dès le quatrième trimestre de 1986 et se poursuivent actuellement. En 1987, la S.N.C.F. a prévu de lancer les travaux d'électrification entre Saint-Pierre d'Albigny et Allevard, avec une mise en service prévue en décembre 1988.

● **Une dernière opération non prévue au contrat de plan mais susceptible d'être engagée, fait actuellement l'objet de discussion entre la S.N.C.F. et les collectivités locales. Il s'agit de l'électrification de Poitiers/La Rochelle, liée à la mise en service du T.G.V. Atlantique.**

● **Le financement des investissements**

Les dépenses consacrées à la réalisation de ses investissements par la S.N.C.F. sont retracées dans les tableaux suivants :

DEPENSES D'INVESTISSEMENT (1)

(en millions de francs courants H.T.)

	1986	1987 (prévisions)
Electrification Diésélisation Modernisation	6.983	6.728
Lignes nouvelles (T.G.V. Atlantique)	2.228	2.700
Mobilier-outillage	337	345
TOTAL	9.548	9.773

(1) Hors participations financières (50 millions de F en 1986 et 1987)

Hors armement naval (1986 : 6 millions de F ; 1987 : 186 millions de F)

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

BESOINS	1986	1987 (prévisions)
Investissements	9.604	10.009
Remboursement d'emprunts	5.180	4.476
Autres besoins	188	274
TOTAL	14.972	14.759

RESSOURCES	1986	1987 (prévisions)
<u>Autofinancement</u>	738	1.579
<u>Ressources à caractère définitif</u>	1.491	2.810
. dont subvention d'équipement région Ile de France	202	191
. dont subvention de l'Etat	1.076	194
. dont dotation en capital	-	1.400
<u>Emprunts</u>	8.808	10.800
. dont prêt de la région Ile de France	234	200
. dont emprunts sur les marchés français	5.764) 9.300
. dont emprunts sur les marchés étrangers	1.513	
<u>Trésorerie</u>	3.935	- 430
TOTAL	14.972	14.759

2) La poursuite du programme d'investissement de la R.A.T.P.

Les réalisations d'envergure qui constituent le programme d'investissement de l'entreprise répondent, notamment, au souci de désengorger Paris, dont le trafic routier a suivi une progression exponentielle : on chiffre à 1,6 million le nombre de véhicules qui, chaque jour, circulent, entrent ou sortent de la capitale, en dépit de la stabilisation de la population en Ile-de-France et du dépeuplement progressif de Paris intra-muros. La facture des encombrements et des difficultés de stationnement dépasserait, d'après les estimations, 17 milliards de francs en 1986.

La progression du trafic ne devrait pas ralentir, à moyen terme, l'échéance de 1992 ne pouvant qu'accroître le volume des échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe avec, pour point de passage obligé, les périphériques parisiens tant que ne seront pas en service l'autoroute A 86 et la rocade des villes nouvelles, la « Francilienne ».

Les infrastructures de transports collectifs à réaliser en Région Ile-de-France pendant la durée du contrat de Plan 1984-1988 ont fait l'objet d'une liste établie en commun par l'Etat et la région. Deux opérations nouvelles pourraient être lancées concernant le site propre Trans-Val de Marne et le prolongement de la ligne A du R.E.R. pour la desserte d'Eurodisneyland.

a) Les prolongements de ligne

- Le prolongement de la ligne 7 du métro d'Aubervilliers jusqu'à La Courneuve a été mis en service en mai 1987.

- Le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à La Défense au-delà du terminus actuel « Pont de Neuilly », créera deux stations nouvelles à Puteaux-Courbevoie et à La Défense, soit une dépense de 1,2 milliard de francs. Les procédures administratives préalables devraient permettre l'engagement, fin 1987, des travaux de gros oeuvre afin de mettre l'ouvrage en service en 1992.

b) L'interconnexion des réseaux

Les principales mises en service d'interconnexion des réseaux se dérouleront à la fin de l'année 1987 ou en 1988 :

- La gare Saint-Michel devrait être achevée en février 1988 et assurera la correspondance entre la ligne B du R.E.R. et la ligne C (S.N.C.F.);

- La descente des trains d'Orry-la-Ville à Châtelet-les-Halles mise en service en octobre 1987, permettant l'arrivée de certains trains de banlieux Nord S.N.C.F. jusqu'à la gare de Châtelet-les-Halles, assure ainsi une meilleure pénétration dans Paris; 30.000 voyageurs sont attendus pour 1990;

- L'interconnexion Est/Ouest des réseaux S.N.C.F./R.A.T.P. à Nanterre consiste à relier sans rupture de charge les lignes de banlieue S.N.C.F. desservant Cergy et Poissy et la ligne A du R.E.R. La mise en service devrait intervenir en mai 1988 pour la ligne de Cergy et à l'automne 1989 pour celle de Poissy.

● **La liaison Vallée de Montmorency/Invalides** dont la mise en service par la S.N.C.F., est prévue pour octobre 1988, complétera le réseau régional interconnecté en région d'Ile-de-France; elle permettra de relier sans rupture de charge cette ligne de la banlieue Ouest de Paris à la ligne C du R.E.R., pour 150.000 voyageurs par jour.

● **La mise en place du SACEM** (système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance) sur la ligne A du R.E.R. est prévue pour la fin de l'année 1988, afin d'améliorer les conditions d'exploitation de la ligne en diminuant de 30 secondes l'intervalle entre les trains à l'heure de pointe.

c) les crédits affectés aux investissements

En 1987, les crédits autorisés par le Conseil de direction du Fonds de développement économique et social (F.D.E.S.) ont été fixés (T.T.C.) à 2,63 milliards pour les crédits d'engagement et 2,8 milliards pour les crédits de paiements, ainsi qu'il en ressort du tableau suivant (exprimé en millions de francs hors taxes) :

INVESTISSEMENT DE LA R.A.T.P. - EXERCICE 1986 ET 1987

Désignation des opérations	Engagements		Paiements	
	1986	1987 (prévisions)	1986	1987 (prévisions)
<u>Titre 1 : Extension des réseaux</u>				
Etudes mesures conservat.	0	14,1	0	5,1
RER	332	97,5	307,5	324,6
METRO	46,8	313,5	120,4	141,8
AUTRES	65	105	50,9	15
TOTAL TITRE 1.	443,8	530,1	478,8	486,5
<u>Titre 2 : Amélioration de l'exploitation</u>				
RER	107,5	72,3	42,2	60,1
METRO	121	86,6	92,3	101,8
AUTOBUS	31,7	20,3	35	36,6
AUTRES	14,5	20,8	13,1	18,3
TOTAL TITRE 2	274,7	200	182,6	216,8
<u>Titre 3 : Modernisation et gros entretien</u>	886,9	846,9	781,9	826,2
<u>Titre 4 : Matériel roulant</u>				
RER	802,4	596,8	915,1	724,4
METRO	105,7	93,8	89,3	150
AUTOBUS	294,9	188,8	292,8	242
TOTAL TITRE 4	1 203	879,4	1 297,2	1 116,4
<u>Titre 5 : Participations</u>	8,2	13,6	8,2	4,1
TOTAL de l'exercice (hors taxes)	2 816,6	2 470	2 748,7	2 650

Financement des investissements pour les exercices 1986 et 1987

(en millions de francs hors taxes)

- BESOINS	1986	1987
● Investissements.....	2 748,5	2 650
● Remboursements d'emprunts, rachats et autres besoins	4 863	715
TOTAL	7 611,5	3 365

- RESSOURCES	1986	1987
● Autofinancement.....	1 297,4	1 290
● Ressources à caractère définitif :		
– Subvention d'équipement de l'Etat	86,2	127,8
– Fonds spécial de grands travaux	21,6	16
– Subvention d'équipement de la Région	155	150,4
– Subvention d'équipement des autres collectivités locales	–	8,7
– Fonds propres	1 858,8	–
● Emprunts dont :		
– prêts spéciaux de la Région	156,8	107,7
– autres emprunts publics	4 143,9	1 664,5
TOTAL	7 719,7	3 365,1

Le programme d'investissement de l'entreprise pour l'exercice 1988 devrait se situer aux environs de 2,65 milliards en termes de crédit de paiement. Le Conseil de direction du F.D.E.S. du 3 juillet 1987 a décidé de prendre en considération, pour les titre II à V du programme proposé par la R.A.T.P. les montants de 2 milliards de francs en autorisations de programme et 2,15 en crédits de paiements.

Toutefois, pour mesurer l'ensemble de l'effort réalisé en faveur de l'équipement de la région parisienne, il convient d'y adjoindre les fonds engagés par la S.N.C.F. sur son réseau banlieue (1,1 milliard de francs).

D. L'EVOLUTION DES CONCOURS : DE L'ETAT AU SECTEUR PRIVE

La politique du Gouvernement tend à concentrer les interventions de l'Etat sur les actions relevant de sa compétence propre et à laisser aux soins des collectivités locales, voire du secteur privé, la prise en charge de certains services.

1) La moindre progression des concours de l'Etat

a) La diminution de la contribution versée à la S.N.C.F.

L'article 24-II de la LOTI instaure le principe d'un concours financier de l'Etat au fonctionnement et au développement de la S.N.C.F. 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 des avantages qui en résultent pour la sécurité et la consommation d'énergie.

Ce concours de l'Etat est profondément différent d'une subvention d'équilibre. Il se fonde d'abord sur les responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures et sur les charges démographiques qui lui sont propres en matière de retraites. Il inclut une contribution associée aux tarifs sociaux mis en oeuvre par la S.N.C.F. à la demande de l'Etat, ainsi qu'une contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional. Il tient compte des objectifs d'assainissement progressif de la situation financière héritée de l'ancienne société anonyme. Il doit enfin inciter l'entreprise à développer ses activités ainsi qu'à améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers.

Ce concours est bien délimité et comprend six contributions précises, définies dans le cahier des charges :

- la contribution aux charges de retraites, versée au compte retraites ;
- la contribution aux charges d'infrastructure ;
- la contribution associée aux tarifs sociaux mis en oeuvre par la S.N.C.F. à la demande de l'Etat ;
- la contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional ;

Le concours exceptionnel versé afin de redresser la situation financière de la S.N.C.F. provenant des dispositions de la convention qui régissait les relations entre l'Etat et la S.N.C.F. jusqu'au 31 décembre 1982 ;

– la contribution aux charges correspondant aux besoins de la défense du pays.

L'Etat peut apporter, en outre, des dotations en capital pour concourir au financement de certains investissements d'intérêt national : ainsi en est-il de la dotation de 1,4 milliard de francs accordée à l'entreprise, en 1988, pour la réalisation du T.G.V.- Atlantique.

L'ensemble des aides affectées à l'entreprise, régressera, en 1988, de près de 7 % par rapport à l'année précédente, compte tenu de la diminution de 1,8 milliard de la contribution aux charges de retraite et des dotations en capital qu'elle percevra en 1987 et 1988 (respectivement 1,4 et 1,7 milliards de francs).

L'évolution des concours versés par l'Etat à la S.N.C.F. est retracée dans le tableau ci-après :

CONCOURS DE L'ÉTAT À LA S.N.C.F. (Ministère des Transports)

(en millions de francs courants T.T.C.)

Article du Cahier des charges		1986 (1)	1987 Loi de Finances	1988 prévision loi de Finances
30	– Contribution aux charges de retraite.....	12 860 (2)	12 991	11 161 (5)
31	– Contribution aux charges d'infrastructure	10 929	11 038	9 967,86 (6)
32	– Compensation pour tarifs sociaux (Réseau principal)	1 593	1 491,20 (3)	1 395,50
33	– Contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional	3 484	3 554	3 724,42
49	– Indemnités compensatrice Banlieue parisienne	747,60	748,50	748,50
	– Réductions de tarifs (Banlieue parisienne)	75,3	77	77
67	– Lignes maintenues pour la défense.....	7	7,33	7,4
38	– Concours exceptionnel.....	3 000	3 460 (4)	3 835,59
	TOTAL MINISTÈRE DES TRANSPORTS	32 695,9	33 367,03	30 917,27

(1) Données provisoires établies sur la base des comptes 1986 de la S.N.C.F.

(2) Y compris 498 MF au titre du collectif budgétaire.

(3) Ce montant ne tient pas compte de la compensation pour insuffisance de majoration tarifaire pour 1987 (article 34 du Cahier des Charges). Cette compensation, estimée à 131 MF, a pour but de couvrir la perte de recettes résultant de l'écart entre le taux de la majoration des tarifs voyageurs intervenue le 30 avril 1987 (+ 2,35 %) et le taux de majoration demandé par la S.N.C.F. en application de l'article 6 du Contrat de Plan (+ 3,3 % à la même date).

(4) Le montant du concours exceptionnel comporte un abattement de 200 MF par rapport au montant prévu au Contrat de Plan. L'Etat et la S.N.C.F. étudient actuellement les moyens de compenser cette insuffisance.

(5) Compte tenu d'un produit attendu de 3 404 MF dans le cadre du mécanisme de surcompensation entre régimes spéciaux de retraite avec régularisation de 944 MF en 1987.

(6) Compte tenu d'une diminution de 1.490 F compensée par une dotation en capital.

b) La stagnation des concours apportés à la R.A.T.P.

L'indemnité compensatrice versée, en 1988, à la R.A.T.P. sera maintenue, en francs courants, à un niveau stable depuis 1986, soit 4,2 milliards de francs. Ce maintien est rendu possible par la poursuite d'un rattrapage tarifaire modéré de 3 % au-dessus de l'inflation.

La poursuite de cette politique d'adaptation et d'amélioration de la productivité de la Régie devrait être définie dans le cadre d'un programme triennal commandé par le ministre chargé des Transports, à son président, selon les principes suivants : évolution de l'indemnité compensatrice moins rapide que l'inflation ; rattrapage tarifaire modéré ; effort de productivité.

Au total, les concours de l'Etat à l'ensemble des transports parisiens seront stabilisés, en francs courants, à 5,2 milliards de francs.

2) La prise en charge accrue des transports par les collectivités locales

a) Les liaisons d'intérêt régional

Les services d'intérêt régional, tels qu'ils sont définis par l'article 5 du cahier des charges de la S.N.C.F., comprennent deux catégories de services :

- les services régionaux conventionnés effectués sur les liaisons inscrites aux plans régionaux de transport,
- les autres services comprenant notamment, à la date d'entrée en vigueur de ce cahier des charges, l'ensemble des services omnibus existants à cette date et qui n'ont pas fait l'objet de convention.

Le financement des services d'intérêt régional par les collectivités locales se fait à travers le conventionnement avec la S.N.C.F.

● **Le processus du conventionnement**

En 1984, a été engagée la procédure de conventionnement global prévu par l'article 22 de la loi d'orientation des transports intérieurs et la cahier des charges de la S.N.C.F.

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

Ce transfert de responsabilité s'accompagne, conformément aux principes de la décentralisation, d'un transfert de ressources : c'est pourquoi, la S.N.C.F. affecte, au crédit du compte régional correspondant à chacune des conventions, les moyens financiers assurant l'équilibre des services effectués l'année précédant le conventionnement, par prélèvement de cette somme sur la contribution globale versée par l'Etat à la S.N.C.F., au titre des services d'intérêt régional (3,5 milliards en 1987).

Afin de concrétiser ce renforcement du pouvoir des régions, au système de conventions séparées existant antérieurement, s'est substitué celui de conventions uniques : une seule convention est passée entre chaque région et la S.N.C.F. afin de promouvoir une politique globale de transport.

● Bilan des conventions passées avec les régions

L'article 8 du contrat de Plan entre l'Etat et la S.N.C.F. prévoit que « la S.N.C.F. s'emploiera à faire progresser le conventionnement des services d'intérêt régional. Il devrait être possible de conventionner la moitié de ces services en 1986 et les deux tiers à la fin du Plan ». A l'heure actuelle, en sus des négociations en cours, 17 conventions sont d'ores et déjà signées :

– 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, Alsace ;

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

En 1986, 70 % de l'offre des services d'intérêt régional étaient conventionnés, ainsi que 62 % du trafic : l'objectif fixé pour la fin du contrat de Plan est donc déjà atteint.

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 constants.

En cas d'accroissement des coûts du service de référence, la région n'a pas à compenser la dérive éventuelle, qui reste à la charge de la S.N.C.F. Celle-ci est donc incitée à faire des gains de productivité sachant que l'augmentation des coûts doit être compatible avec l'évolution de la contribution que l'Etat lui verse à ce titre.

En revanche, si la région demande une modification de la consistance des services, une estimation des coûts supplémentaires induits fait l'objet d'un avenant qui détaille les éléments de facturation. De cette façon, la région connaît les conséquences financières de ses choix, cette estimation étant à chaque fois réalisée par rapport à l'exploitation du moment et non par rapport à l'exploitation précédent le conventionnement.

● Perspectives du conventionnement

La mise en place d'un cadre contractuel souple entre les régions et la S.N.C.F. permet de constater actuellement des situations régionales très diversifiées.

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

Dans tous les cas, on peut noter que les rationalisations des dessertes réalisées ont également entraîné une amélioration de leur gestion.

En effet, les régions intéressées par une limitation de leur engagement financier, associent cette préoccupation et leur connaissance des réalités locales à celles de la S.N.C.F. afin d'obtenir une productivité d'ensemble qui profite aux deux partenaires.

Les résultats permettent de mesurer l'effet du conventionnement et des améliorations apportées à l'offre régionale. On note des croissances de trafic annuelles moyennes de l'ordre de 8,9 % en Midi Pyrénées, 4 % en Pays de la Loire, 1,4 % en Nord-Pas-de-Calais, 2,2 % en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Cette dynamique nouvelle débouche actuellement vers des accords avec d'autres collectivités ou vers l'élargissement de cette opération à d'autres domaines (circulation de marchandises en Languedoc-Roussillon).

b) les transports collectifs en province

● les transports urbains

Au terme de multiples évolutions, depuis une dizaine d'années, les infrastructures lourdes (tramways, métro, VAL) se développent, les exploitants prenant leurs responsabilités, tandis que l'Etat inaugure une

politique de contrats de productivité. Globalement, le secteur des transports urbains collectifs réalise un chiffre d'affaires de 11 milliards et représente 180 réseaux, plus de 10.000 véhicules et près de 30.000 emplois.

Les grandes villes de province font souvent preuve d'innovations par la mise en oeuvre de nouvelles technologies (le Poma 2000 à Laon; l'autobus R 312 à Caen) et se préoccupent particulièrement d'améliorer la gestion de leur système de transport.

Les collectivités locales prennent en charge de plus en plus la création de leur réseau de transport en commun en site propre, même si l'aide de l'Etat est souvent décisive pour entreprendre les opérations.

En témoigne particulièrement l'inauguration, le 5 septembre dernier, du tramway de Grenoble, pour lequel l'Etat s'était engagé à financer 50 % des infrastructures de surface et 40 % des ouvrages souterrains. Le coût total du tramway, une fois inclus les équipements d'accompagnement, s'est élevé à 1,3 milliard de francs, la part de l'Etat restant à 50 % du devis initial, soit 390 millions.

La politique menée par le Gouvernement en l'espèce consiste en un retrait de l'intervention de l'Etat : les engagements en faveur des transports urbains de province regressent d'un tiers en 1988 (30 millions de francs contre 44,5 en 1987 et 190 en 1986), traduisant une volonté de recentrer l'intervention publique sur les missions qui lui incombent directement.

Ainsi, l'Etat honorerà ses engagements en faveur des métros et tramways de Marseille, Lyon et Lille dont la réalisation est en cours, ainsi que le démarrage du métro de Toulouse.

Les crédits affectés aux transports collectifs urbains « lourds » en province sont en léger retrait, en termes d'autorisations de programmes, par rapport à ceux acquis en 1987 (265 millions contre 270 en 1987) et progressent de plus d'un tiers en terme de crédits de paiement (280 millions, contre 209 l'année précédente).

Signalons enfin, que la troisième ville française dotée d'un mécanisme de type VAL, après Lille et Toulouse, sera probablement Strasbourg, dont l'avant-projet de métro a été lancé en juillet dernier, pour une mise en service prévue en 1993 et un coût total estimé à près de 3 milliards de francs.

- les transports interurbains

Votre commission a également observé une diminution de 10 millions de francs des fonds attribués, en autorisations de programmes,

aux transports collectifs régionaux, départementaux et locaux : cette dotation permettrait notamment le versement des primes accordées dans le cadre du dispositif de modernisation des autocars de transports interurbains (D.M.A.). La commission souhaite que cette réduction n'affecte pas le renouvellement du matériel roulant de ligne régulière ou de transports scolaires, n'altère pas la qualité du service et ne pénalise pas le développement des transports collectifs interurbains.

3) Le recours au financement privé

Afin de ménager les finances publiques, on constate aujourd'hui un intérêt accru pour le financement privé de grandes infrastructures de transport. Outre la réflexion qui a précédé la décision d'attribuer finalement à la S.N.C.F. le financement du T.G.V.-Nord, deux exemples illustrent ce propos :

a) *Le lien fixe transmanche*

Le coût de construction du lien fixe étant estimé à 27 milliards, auxquels il convient d'ajouter les frais financiers, soit un total de 56 milliards, il résulte de la décision du sommet franco-britannique du 30 novembre 1984 que le tunnel « devra être financé sans apport budgétaire ni garanties financières des Gouvernements, et sur la base des conditions qui prévalent sur les marchés financiers internationaux ». La concession elle-même comporte certaines dispositions en vue de sauvegarder la liberté d'action des Etats, notamment lorsqu'elle précise qu'« au terme de la concession quelle qu'en soit la cause, les deux Etats ne sont pas tenus d'assurer la construction et l'exploitation de la liaison fixe... »

Le financement de la liaison fixe transmanche est fondé sur un ensemble de fonds propres, représentant environ 20 % du total, et de prêts bancaires syndiqués à l'échelle internationale pour un montant de l'ordre de 50 milliards de francs. Le prêt bancaire se décompose en un crédit principal pour moitié libellé en francs, pour moitié en livres et d'un prêt « stand by » de 10 milliards de francs destiné à couvrir, éventuellement, les aléas techniques exceptionnels.

Enfin, si nécessaire, un ou deux ans après la mise en service de l'ouvrage, des refinancements par émissions d'obligations à hauteur de 23,4 milliards de francs sont prévus afin de « lisser » le service de la dette sur une longue période et de relayer les prêteurs initiaux.

b) La desserte d'Orly

La desserte de l'aéroport d'Orly a suscité, du Ministère chargé des Transports, un appel d'offre faisant appel à la concurrence, et sera financé exclusivement par le marché financier. La décision finale pourrait être connue à la mi-décembre, après la remise des conclusions de la Commission d'experts qui examine les différents dossiers parmi lesquels :

- la liaison Anthony (ligne B du R.E.R.-R.A.T.P.)-Aérogares par le VAL, proposée par Matra, Air Inter et la R.A.T.P. ;

- l'extension de la ligne Pont-de-Rungis (ligne C du R.E.R.-S.N.C.F.)-Aérogares, envisagée par Cofiroute, Spie Batignolles et la S.N.C.F.

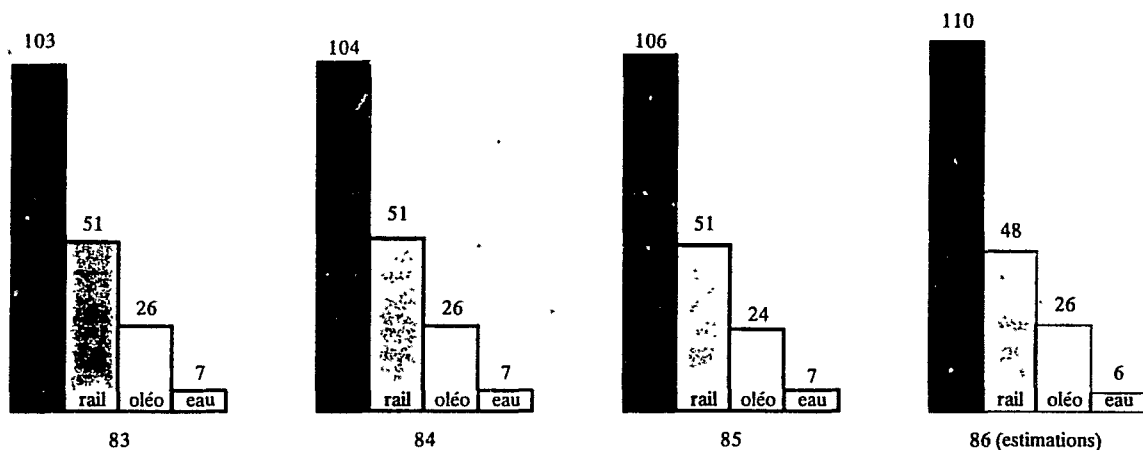
II. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

A. UNE ACTIVITE SOUTENUE DANS LE SECTEUR

Bien que pénalisé par les conditions météorologiques qui ont marqué l'hiver 1986-1987, le trafic routier de marchandises, exprimé en tonnes-kilomètres, a progressé de 4,1 % alors que les trafics marchandises regressaient de 7,5 %, tant pour la voie d'eau que pour le rail. La mise au point du dispositif « gazole d'hiver » ayant été acquise, l'activité devrait être moins paralysée par d'éventuelles nouvelles intempéries.

EVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES

(en milliards de tonnes-kilomètres; kilométrage rendu comparable)



Source : Union routière de France 1987

B. LA PREPARATION DE L'ECHEANCE DE 1992

a) La mise à niveau programmée des taxes

Afin de mettre nos entreprises en mesure de supporter la concurrence européenne qui résultera de l'ouverture du grand marché en 1992, le Gouvernement envisage, dans le cadre du budget pour 1988, d'accroître la

déductibilité de la taxe sur la valeur ajoutée (T.V.A.) sur le gazole et le gaz de pétrole liquéfié. La déductibilité intégrale n'avait été acquise en 1984, que pour le seul transport international, à échéance de novembre 1987, ramenée à octobre 1987 par le gouvernement issu des élections de mars 1986.

L'article 15 de la loi de Finances propose donc de porter le pourcentage de déductibilité de 50 à 60 % en 1988, puis de le relever progressivement de 10 points chaque année afin d'atteindre pour le transport routier intérieur, 100 % en 1992.

Cette mesure satisfait une revendication des transporteurs routiers qui souhaitent obtenir des conditions de concurrence comparables à celles des transporteurs allemands, qui bénéficient d'ores et déjà d'une déductibilité à 100 %.

b) La libération progressive de la tarification routière

Si le matériel des transporteurs routiers est sensiblement identique à celui de nos concurrents européens, les coûts du transport sont, en France, nettement supérieurs. Les raisons tiennent notamment à la réglementation en vigueur qui impose, pour certains types de transports, une tarification routière obligatoire (TRO), organisée par le décret du 14 novembre 1949. L'article 58 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986, relative à la liberté des prix et de la concurrence a maintenu en vigueur, à titre dérogatoire, le régime de la TRO jusqu'au 31 décembre 1991, cette date limite pouvant être toutefois avancée par décret (elle le sera probablement au 1^{er} janvier 1988). Se substituera alors à ce régime celui d'un dispositif de prix de référence à caractère indicatif instauré par le Comité national routier (C.N.R.).

Il ressort cependant des déclarations ministérielles que le mécanisme de tarification est appelé à évoluer par l'ouverture de marges de libre négociations entre transporteurs et chargeurs et par des restrictions de son champ d'application.

Pour l'heure, coexistent donc depuis le début de l'année, trois régimes tarifaires : la TRO, la tarification de référence qui soulage la TRO de certains trafics et la liberté tarifaire pour les trafics d'ores et déjà exclus du champ d'application de la TRO.

Si la TRO constitue une protection pour nos transporteurs, elle ne les incite pas à la compétitivité et induit des surcoûts pouvant atteindre 30 à 40 % par rapport aux tarifs pratiqués par des transporteurs étrangers intervenant sur le marché français. Il faut signaler que la R.F.A., qui défend pourtant le mécanisme de la TRO, l'a supprimée, en juillet 1986, pour les acheminements internationaux en direction ou à partir des ports.

c) la modification du régime des autorisations de transports

Le décret du 14 mars 1986 relatif aux transports routiers de marchandises et pris en application de la LOTI, a substitué au régime contingentaire des licences, un système déconcentré de délivrance des autorisations de transport, afin de moduler la capacité de convoyage en fonction des besoins des entreprises et d'aboutir, à terme, à un décontingement complet du transport routier de marchandises.

Ce nouveau dispositif a également pour objectif d'adapter, d'ores et déjà et progressivement, le secteur du transport routier aux perspectives libérales offertes par la constitution d'un marché européen unique en 1992.

CONCLUSION

Outre les importants conflits sociaux de l'hiver dernier, le secteur des transports terrestres a été marqué, en 1986, par l'amorce d'une nouvelle politique et la perspective européenne du marché unique à la fin de 1992.

La nouvelle politique menée par le Gouvernement en matière de transports intérieurs vise avant tout à améliorer la qualité des services et à inciter les différents partenaires du transport à accroître leur productivité, afin de donner aux entreprises françaises les meilleures chances d'affronter avec succès leurs concurrents européens.

Les divers modes de transports terrestres vont être touchés par l'augmentation de la concurrence — à la fois intermodale et internationale — qui va accompagner la réalisation du marché unique.

Pour la S.N.C.F., la question principale sera de savoir si ses efforts de productivité lui permettront de maintenir, voire de réduire, ses prix de revient de manière à ce qu'elle puisse conserver ou développer sa part dans le marché des transports intérieurs et si le renforcement de la coopération avec les autres entreprises de chemin de fer la mettra à même de participer pleinement à l'accroissement du trafic international.

Pour les autres modes de transports trois grands problèmes se posent : d'une part, la fixation de règles communes applicables aux transports internationaux, dans une perspective de libéralisation ; d'autre part, la fixation des conditions d'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux dans un Etat-membre, généralement désigné sous le nom de « cabotage » ; enfin, l'harmonisation des conditions de concurrence entre les transporteurs des différents pays de la Communauté.

Il est important pour les intérêts français qu'harmonisation et libéralisation avancent d'un même pas et, notamment, que le rapprochement des conditions de concurrence, sociales, techniques et fiscales précède l'instauration et, a fortiori, la généralisation du cabotage.

La loi de finances pour 1988 et les différentes décisions arrêtées cette année, notamment dans le cadre de comités interministériels, constituent autant d'éléments positifs pour la préparation de cette échéance. En témoigne notamment le développement d'un réseau « T.G.V. » ouvert sur l'Europe ou l'assouplissement des régimes tarifaire et contingentaire applicables au transport routier de marchandises.

De même, la décision du Gouvernement de porter la déductibilité de la T.V.A. sur le gazole de 50 à 60 % dès le 1^{er} janvier 1988 montre que la France est résolue à faire les efforts budgétaires nécessaires à l'indispensable harmonisation des conditions de concurrence.

Les études à mener pour préparer au mieux l'échéance 1992, s'inscrivent à hauteur de 1,5 MF au budget d'études 1987 de la Direction des Transports terrestres. Cet effort sera accentué avec le budget 1988 qui propose une augmentation du montant de ces crédits.

Enfin, un comité a été constitué au début de l'année 1987 pour réfléchir aux conséquences qu'aura l'institution d'un marché unique européen dans le secteur des transports terrestres au-delà de 1992, et préparer dès maintenant la mise en oeuvre des diverses mesures qu'il identifie au cours de ses réflexions.

* * * *

* *

A l'issue d'une réunion tenue le 29 octobre 1987, la commission des Affaires économiques et du Plan a donné un avis favorable à l'adoption des crédits destinés au secteur des transports terrestres dans le projet de loi de finances pour 1988.