

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

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

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

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

Par M. Roger CHINAUD,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 15

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

II. Transports intérieurs :

1 - Transports terrestres

Rapporteur spécial : M. Jean-Pierre MASSERET

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur* ; Tony Larue, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean-François Pintat, *vice-présidents* ; MM. Maurice Biin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; M. Roger Chinaud, *rapporteur général* ; MM. Philippe Adnot, Jean Aithuis, René Ballayer, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Raymond Bourguine, Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortiez, Mme Paulette Fost, MM. Henri Gretschy, Yves Guéna, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, René Monory, Michel Moreigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, René Regnault, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André-Georges Voisin

Voir les numéros :

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

SOMMAIRE

	Pages
	—
AVANT-PROPOS	5
I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	7
II. EXAMEN EN COMMISSION	9
III. AUDITION DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER	13
IV. NOUVEL EXAMEN EN COMMISSION	16
V. NOUVEL EXAMEN EN COMMISSION	17
PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	19
1. Les crédits relatifs à la desserte de la Corse et aux actions de promotion dans les transports progressent de 2,1 %	20
2. Les dotations aux transports collectifs urbains diminuent de 0,4 %	20
3. Les crédits affectés aux transports interurbains (1.708 millions de francs) progressent de 10,8 %	22
4. Les concours de l'Etat à la S.N.C.F.	23
CHAPITRE I : LA S.N.C.F.	25
I. L'achèvement du contrat de plan 1985-1989	25
1. Les objectifs initiaux assignés à la S.N.C.F. par le contrat de plan	26
<i>a) Les objectifs de trafic : une politique commerciale très dynamique</i>	26
<i>b) Des objectifs de productivité qui nécessitaient l'adhésion de tous</i>	27
<i>c) Les objectifs de redressement financier : une politique de gestion rigoureuse</i>	28
2. Les objectifs initiaux assignés à l'Etat par le contrat de plan	29

II. Le bilan de la situation financière de la S.N.C.F. au regard des objectifs fixés par le contrat de plan 1985-1989 au terme de son achèvement	30
1. L'évolution du trafic de la S.N.C.F.	30
a) <i>Le trafic de voyageurs</i>	30
b) <i>Le trafic de marchandises</i>	31
2. L'évolution financière de la S.N.C.F.	33
3. Conclusion	35
III. Les concours financiers de l'Etat à la S.N.C.F. pour 1990	36
IV. Les investissements de la S.N.C.F.	39
1. Les trains à grande vitesse (T.G.V.)	39
2. Le réseau classique : la poursuite des opérations de désenclavement	45
a) <i>Le plan ferroviaire breton</i>	45
b) <i>Le Massif Central</i>	46
3. L'amélioration de la sécurité ferroviaire	46
a) <i>Les programmes en cours</i>	47
b) <i>Le programme proposé le 26 octobre 1988</i>	48
 CHAPITRE II : LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE	 51
I. Evolution des concours de l'Etat	51
a) <i>Réduction de la contribution de l'Etat à l'exploitation en région parisienne</i>	51
b) <i>La contribution de l'Etat aux investissements</i>	53
II. Evolution de la situation de la R.A.T.P.	55
1. L'évolution du trafic	55
2. L'évolution financière de la R.A.T.P.	57
 CHAPITRE III : LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS	 59
1. La contractualisation des relations de l'Etat avec les collectivités locales	60
2. La contractualisation des relations avec la S.N.C.F.	61

CHAPITRE IV : LA DOTATION DE CONTINUITÉ TERRITORIALE AVEC LA CORSE	63
1. Les lignes aériennes	63
<i>a) Conditions d'exploitation de la desserte de bord à bord</i>	64
<i>b) Projet de création d'une compagnie régionale</i>	65
2. Les liaisons maritimes	66
CHAPITRE V : LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE	69
1. L'évolution des dotations budgétaires	69
2. Le financement de l'exploitation des transports collectifs urbains de province	70
3. Le financement des investissements dans le domaine des transports collectifs urbains de province	71
4. Les programmes prévus pour 1990	72
<i>a) Opérations financées en 1989 (état prévisionnel)</i>	72
<i>b) Opérations prévues en 1990</i>	72
Relevé des modifications apportées par l'Assemblée nationale en deuxième délibération	73
CONCLUSION	75
Amendement de réduction de crédits adopté par la commission	77
ANNEXE	78

AVANT - PROPOS

La présentation budgétaire pour 1990 a été légèrement modifiée par rapport à 1989.

Le budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer comprend désormais cinq sections. La deuxième section regroupe les crédits afférents aux transports terrestres, aux routes et à la sécurité routière. Chacun de ces trois domaines fait l'objet d'une sous-section particulière.

Le présent rapport traite de la première sous-section relative aux transports terrestres et intègre les crédits concernant les actions suivantes répertoriées au fascicule budgétaire :

- desserte de la Corse et actions de recherche et de promotion dans les transports,
- transports collectifs urbains,
- transports collectifs interurbains,
- contribution de l'Etat aux régimes sociaux et à l'assainissement financier de la S.N.C.F.,
- contribution de l'Etat au titre du contrat de plan,
- modernisation des infrastructures de la SNCF.

Les crédits affectés aux voies navigables et à la batellerie ainsi que ceux affectés aux routes et à la sécurité routière font l'objet de rapports distincts confiés à nos collègues Messieurs Philippe Adnot et Paul Loridant.

I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1. La progression globale de 0,8 % du budget des transports terrestres en 1990 ressort à 3,8 % si l'on inclut le complément attendu en collectif 1989 pour la provision versée au titre du nouveau contrat de plan entre l'Etat et la SNCF.

La progression de ce projet de budget en autorisations de programme est très significative (+ 30,7 %).

2. S'agissant des transports urbains en région d'Ile-de-France, votre Commission relève que l'évolution de l'indemnité compensatrice versée à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue est moins heurtée que l'année précédente, du fait notamment de l'utilisation plus modérée des recettes du Syndicat des transports parisiens provenant du Versement transport (50 millions de francs au lieu de 350 l'année précédente) pour abonder la section d'exploitation à la SNCF.

Cette évolution répond à un souhait qu'avait exprimé votre commission l'année précédente.

Votre Commission note, en revanche, que les recettes supplémentaires de Versement transport provenant de la modulation des taux décidée en 1989 seront affectées désormais en priorité à des dépenses d'investissement dans le cadre du contrat de plan avec la région Ile-de-France.

3. Ce projet de budget se caractérise, comme l'année précédente, par une évolution satisfaisante des aides de l'Etat aux transports collectifs urbains de province, afin de combler leur handicap avec la région parisienne.

Ainsi, les subventions d'équipement aux transports de province, notamment dans les grandes villes, progressent de 11,8 % (autorisations de programme) et la politique contractuelle d'incitation à la modernisation des transports dans les plus petites villes se poursuit.

4. Enfin, ce projet de budget consacre les efforts engagés par les pouvoirs publics en matière de sécurité à travers notamment les subventions versées à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. -banlieue pour améliorer les infrastructures de transport urbain, comme par exemple sur la ligne A actuellement surchargée, et la ligne C du RER ainsi que les infrastructures ferroviaires de la S.N.C.F., non encore électrifiées et celles nécessitant une mise au gabarit.

II. EXAMEN EN COMMISSION

Au cours d'une première séance tenue le mercredi 8 novembre 1989, sous la présidence de **M. Christian Poncelet, président**, la commission a procédé à l'examen du budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (II. transports intérieurs) pour 1990 sur le rapport de **M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial**.

Après avoir exposé les grandes lignes du budget des transports intérieurs qui progresse de 0,8 % en 1990 en dépenses ordinaires et crédits de paiement, le rapporteur spécial a souligné que cette faible augmentation retraçait des situations contrastées et qu'il fallait tenir compte de la forte progression de 30 % des autorisations de programme pour 1990.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a ensuite évoqué plus précisément le cas de la S.N.C.F. et celui de la R.A.T.P.

En ce qui concerne la première, il a constaté que si le trafic voyageurs augmentait de 2 % en 1989 puis de 2 % en 1990, le trafic marchandises devrait diminuer du fait d'un ralentissement prévisible de l'activité économique et donc d'une concurrence plus vive du secteur routier.

Il a indiqué à la commission les préoccupations que lui inspirait l'évolution financière de la S.N.C.F. principalement sur deux points.

En premier lieu, en dépit d'une réduction de 14 % des effectifs depuis 1985 portant sur 36.000 agents et une politique tarifaire en hausse, l'excédent brut d'exploitation est inférieur de 1,9 milliard de francs par rapport aux objectifs du contrat de plan qui échoit en 1989.

En second lieu, l'endettement de la S.N.C.F. ne semble pas pouvoir être freiné et passerait de 90 milliards fin 1988 à 126 milliards de francs en 1991 du fait des prévisions de travaux pour le T.G.V. nord, l'interconnexion Ile-de-France, le T.G.V. Atlantique et celui du Sud-est.

Il a constaté la vulnérabilité de la politique de la S.N.C.F. à la hausse des taux d'intérêt, à celle des prix de l'énergie et aux variations du dollar. Selon le rapporteur spécial, la charge de la dette ne peut que continuer à croître.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a ensuite abordé la situation de la R.A.T.P. dont l'endettement est de 15 milliards de francs. Il a souligné l'amélioration de la trésorerie de la R.A.T.P. du fait de l'accroissement des versements des entreprises. Cette tendance devrait se poursuivre compte tenu des prévisions de croissance des tarifs.

Le rapporteur spécial a présenté en conclusion les efforts faits en matière de sécurité tant par la S.N.C.F. que par la R.A.T.P.

Après l'intervention du rapporteur spécial, un large débat s'est instauré auquel ont pris part **M. Christian Poncelet, président, M. Roger Chinaud, rapporteur général, MM. Jacques Valade, Emmanuel Hamel, Jacques Oudin, Mme Paulette Fost, MM. Roland du Luart, Philippe Adnot, Henri Goetschy, Jean Arthuis et Henri Torre.**

A **M. Jacques Valade** qui l'avait interrogé sur la façon dont la S.N.C.F. abordait la compétition européenne, **M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial**, a rappelé les projets d'interconnexion des réseaux européens notamment avec l'Allemagne et l'Espagne. Concernant ce dernier pays, il a rappelé le succès récent de l'industrie française pour l'équipement en matériel ferroviaire du T.G.V. espagnol qui consacre l'avance de notre industrie dans ce domaine.

Répondant à **M. Emmanuel Hamel** et à **Mme Paulette Fost**, il a indiqué qu'il leur communiquerait la réponse de la S.N.C.F. sur les problèmes de sécurité. Il lui a paru évident que ce problème était une priorité et qu'on ne pouvait accepter que la baisse des effectifs ait des répercussions négatives sur la sécurité, ce qui ne semble pas être le cas.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a ensuite évoqué les remarques faites sur la qualité du service des concessionnaires notamment pour la restauration, sur la baisse de la ponctualité des trains notamment dans le sud-est, et sur quelques cas de saturation de trains qui ont une incidence négative sur l'image de marque de la S.N.C.F.

Il a approuvé les propos de **M. Emmanuel Hamel** sur le risque de voir se dégager une politique à deux vitesses, l'une concernant les grands axes et le T.G.V. sur laquelle l'accent était mis et une politique d'abandon progressif des voies secondaires qui pose problème.

A **MM. Christian Poncelet, président, Henri Goetschy et Jacques Oudin** qui l'avaient interrogé sur la politique de la S.N.C.F. imposant aux régions une participation financière à la réalisation des équipements du T.G.V., il a répondu que la S.N.C.F. était confrontée à une forte demande d'investissements structurants qui se traduisait par un accroissement de son endettement à des taux qui dépassaient très nettement la rentabilité attendue. Reprenant l'exemple du T.G.V. Est, il a indiqué que le milliard de francs demandé aux départements concernés était une réponse à l'avance de la date de cet investissement de 10 ans. Il est toutefois convenu comme le faisait remarquer le président **Christian Poncelet** que le T.G.V. Est devait également conforter le rôle de la ville de Strasbourg comme capitale de l'Europe.

A **M. Roland du Luart** qui s'inquiétait de la politique tarifaire du T.G.V. conduisant à rendre l'utilisateur captif d'un "train de classe" comme sur la liaison entre Paris et Le Mans, sur laquelle les abonnements avaient augmenté de plus de 100 %, le rapporteur spécial a opposé les arguments de la S.N.C.F. sur le juste prix à faire payer à l'utilisateur pour une prestation améliorée, tout en reconnaissant les difficultés auxquelles étaient confrontés les utilisateurs modestes.

Il lui a indiqué par ailleurs que la forte hausse de 13 % de la compensation des services sociaux correspondait à l'incidence du rétablissement en 1988 de certains avantages supprimés par le Gouvernement précédent.

A **M. Roger Chinaud, rapporteur général**, qui avait annoncé son intention de déposer un amendement de principe diminuant d'un milliard de francs la contribution de l'Etat à la S.N.C.F. en raison de son caractère provisoire puisque le contrat de plan était en cours de négociation, **M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial**, a indiqué qu'il comprenait la remarque de principe du rapporteur général tout en soulignant que la proposition de réduire les crédits de 1 milliard de francs n'était pas une bonne méthode.

Il a approuvé les propos de **M. Christian Poncelet, président**, soulignant les voeux du président de la S.N.C.F., **M. Jacques Fournier**, de voir le Gouvernement contribuer à l'allègement de la dette et donc à abonder le titre V sur lequel rien n'est prévu en 1990 alors que c'est au titre IV que sont inscrits les crédits de 17 milliards (hors charges de retraite et de compensations tarifaires) servant à éponger le déficit d'exploitation.

Il a indiqué à **M. Jean Arthuis** que le problème du financement par la province des transports urbains de la région Ile-de-France était connu. Ce dernier a envisagé la possibilité de déposer un amendement tendant à réduire d'un milliard de francs la contribution aux transports collectifs en région parisienne et à affecter cette somme à la réduction du déficit budgétaire.

La commission a décidé de **reporter l'examen de ces amendements et le vote sur le budget après l'audition du ministre chargé des transports terrestres.**

III. AUDITION DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

Au cours de sa séance du 8 novembre 1989, la Commission a procédé à l'audition de **M. Michel Delebarre**, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, sur le projet de budget de son ministère pour 1990.

M. Michel Delebarre a exposé les principales orientations de son projet de budget pour 1990.

Il a indiqué que le développement des infrastructures constituait une priorité du budget.

Les transports collectifs bénéficient d'une nouvelle accélération, de très nombreux projets existent et les programmes prévus dans le cadre du contrat de plan avec la région Ile-de-France devraient être accélérés avec l'affectation d'une enveloppe de 10 milliards de francs contre 7 milliards de francs dans l'actuel contrat de plan.

A l'issue de l'exposé du ministre, **M. Jean-Pierre Masseret**, rapporteur spécial pour les transports terrestres, a regretté que le contrat de plan avec la S.N.C.F. ne soit pas conclu à l'approche de la discussion budgétaire : il s'est interrogé sur les mesures de sécurité, sur l'équilibre de la politique d'investissement entre le T.G.V. et le réseau classique, sur les modalités de conventionnement avec les régions et sur les éventuelles incidences de la réduction du personnel sur la sécurité.

En réponse à **M. Jean-Pierre Masseret**, rapporteur spécial, **M. Michel Delebarre** a justifié les retards apportés à la conclusion du contrat de plan avec la S.N.C.F. par les difficultés très nombreuses de cet exercice, il a indiqué que la sécurité serait un axe prioritaire de ce contrat et a souhaité que la responsabilité et l'initiative des personnels soient valorisées. Il a souhaité également mieux associer les personnels à l'analyse des questions de sécurité, à l'image de ce qui se pratique dans le service et avec les personnels de la navigation aérienne.

Il a indiqué que le conventionnement avec les régions était très répandu et sauf exception ne posait pas de difficulté. Il a souhaité que la diminution des effectifs de la S.N.C.F. ne figure pas comme une priorité dans le futur contrat de plan ; il a précisé que cette diminution se poursuivrait à un rythme infléchi par rapport au précédent contrat de plan. Il a indiqué que l'ouverture d'une ligne T.G.V. offrait une incontestable amélioration de la qualité du service qui justifiait un supplément tarifaire, mais ne devait en aucun cas pénaliser ou affecter les autres liaisons ferroviaires et que, si tel était le cas, il exercerait fermement sa tutelle. Il a observé que le T.G.V. offrait une dimension européenne au transport ferroviaire et, dans certains cas une véritable alternative au transport aérien. Il a indiqué qu'une réflexion était en cours pour assurer le fonctionnement de T.G.V. marchandises de nuit.

Après cette première série d'observations formulées par le rapporteur spécial, **M. Robert Vizet** a noté l'importance considérable des frais financiers de la S.N.C.F. liés au développement du T.G.V. et a souhaité que les investissements de T.G.V. ne se réalisent pas au détriment des autres lignes.

M. René Monory a soulevé les problèmes d'aménagement de l'espace en considérant que l'avenir de la France était dans l'irrigation du pays et que ces efforts se heurtaient aux distorsions avec la région parisienne. Il s'est estimé choqué que les départements et les régions contribuent aux investissements dans des régions pauvres alors que l'Etat subventionne des réseaux dans les régions riches.

M. Christian Poncelet, président, a demandé à ce sujet une intervention du ministre pour moduler les exigences de la S.N.C.F. concernant les participations des régions au T.G.V. Paris-Strasbourg.

M. René Monory a poursuivi en évoquant l'illogisme de l'aménagement du territoire, tout contribuant, par un effet cumulatif, à appauvrir les plus pauvres et enrichir les plus riches.

M. Auguste Cazalet a demandé des précisions sur le tracé du T.G.V. vers l'Espagne, sur le tunnel du Somport et sur la réouverture de la liaison Pau-Canfranc.

M. Jean-François Pintat a demandé des précisions sur les liaisons du T.G.V. vers l'Espagne.

M. Christian Poncelet, président a demandé des précisions sur l'endettement de la S.N.C.F.

M. Michel Delebarre a ensuite répondu aux intervenants. Il a indiqué à **M. Robert Vizet** que les investissements de la S.N.C.F. étaient répartis pour moitié entre le T.G.V. et les autres infrastructures. Il a considéré qu'avec 100 milliards de francs d'endettement, le problème des frais financiers et, d'une façon générale, de la gestion de la S.N.C.F. était insurmontable. Il a indiqué que tous les efforts de productivité sont aujourd'hui affectés au remboursement de la dette, ce qui ne permet pas une motivation satisfaisante.

En réponse à **M. René Monory**, il a insisté sur le lien entre aménagement du territoire et décentralisation, observé qu'une véritable politique d'aménagement du territoire sur des axes éventuellement définis par l'Etat devait être relayée par la responsabilité des collectivités locales et indiqué que tout débat sur l'aménagement du territoire suppose et engendre un débat concomitant sur la décentralisation.

En réponse à **M. Auguste Cazalet**, il a indiqué que le tracé du T.G.V. Espagne était en négociation avec les autorités espagnoles qui avaient leur propre débat d'aménagement du territoire, sans oublier des impératifs liés à la sécurité.

En réponse à **M. Christian Poncelet, président**, revenant aux conclusions sur les dotations à la S.N.C.F., il a observé que si le débat de la loi de finances annonçait un désengagement quelconque de l'Etat par l'intermédiaire d'une réduction de crédits, cela fausserait les conditions du débat interne du contrat de plan en préparation.

IV. NOUVEL EXAMEN EN COMMISSION

A l'issue de l'audition du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, la commission a poursuivi l'examen des crédits du budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (II. transports intérieurs : 1. transports terrestres) pour 1990.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a rappelé le montant des versements prévus pour la S.N.C.F., ainsi que le dernier argument du ministre sur le caractère inopportun d'une baisse des dotations de l'Etat à l'approche de la conclusion d'un nouveau contrat de plan.

M. Roger Chinaud, rapporteur général, a précisé que la présentation d'un budget comportant des mesures conservatoires et provisoires n'était pas acceptable dans la mesure où les lois de finances rectificatives sont prévues à cet effet. Il a proposé de réduire la dotation versée à la S.N.C.F. de un milliard de francs.

En réponse à **M. Robert Vizet** qui déplorait le désengagement de l'Etat, **M. Roger Chinaud, rapporteur général**, a observé qu'il ne s'agissait pas d'un désengagement mais qu'il cherchait d'autres moyens pour aider les entreprises publiques.

La commission a adopté un amendement visant à réduire les crédits du titre IV, inscrits au chapitre 45.40 de un milliard de francs, ce qui porte les mesures nouvelles à moins 981.277.000 francs.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a indiqué qu'il ne voterait pas le budget ainsi réduit de un milliard.

A l'issue de ce débat, la commission, à la majorité, a adopté les crédits du budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (II. transports intérieurs : 1. transports terrestres) pour 1990, ainsi amendés.

V. NOUVEL EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du 17 novembre 1989, présidée par **M. Christian PONCELET, Président**, votre commission a examiné, sur le rapport de **M. Roger CHINAUD, Rapporteur général**, les modifications de crédits apportées par l'Assemblée nationale. La commission a confirmé la décision qu'elle avait prise lors de sa séance du 8 Novembre 1989.

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget des "Transports terrestres" (hors voies navigables et transports routiers) pour 1990 s'élève à 39.278,49 millions de francs contre 38.985,64 millions de francs en 1989, soit une progression de 0,8 %.

Les crédits sont répartis ainsi :

(en millions de francs)

Actions	1989	1990	%
1. Desserte de la Corse et actions de promotion dans les transports	827,63	845,32	+ 2,1
2. Transports collectifs urbains	5.440,47	5.419,37	- 0,4
3. Transports interurbains	1.541,4	1.707,95	+ 10,8
4. Contribution de l'Etat aux charges de retraites et à l'assainissement financier de la S.N.C.F.	13.384,04	13.911,41	+ 3,9
5. Contribution provisoire de l'Etat à la S.N.C.F. au titre du contrat de plan	17.792,10	17.090,30	- 3,9
6. Modernisation d'infrastructures de la S.N.C.F.	-	304,14	n.s.
Totaux : (D.O. + CP)	38.985,64	39.278,49	+ 0,8
(A.P.)	747,60	977,17	+ 30,7

L'augmentation globale des crédits des transports terrestres est de 0,8 % (+ 293 millions de francs) ; en autorisations de programme, la progression ressort à 30,7 %.

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

1. Les crédits relatifs à la desserte de la Corse et aux actions de promotion dans les transports progressent de 2,1 %.

Ils passent de 827,63 millions de francs en 1989 à 845,32 millions de francs en 1990 (+ 2,1 %). Cette progression résulte de l'effet conjoint de :

- l'augmentation de la dotation de continuité territoriale pour la desserte de la Corse qui passe de 753,08 à 771,92 millions de francs (+ 2,5 %) conformément aux dispositions de la convention du 7 janvier 1986 entre l'Etat et la région de la Corse ;
- la réduction des crédits d'études et de recherche dans le domaine des transports terrestres qui passent de 74,5 à 73,4 millions de francs (- 1,5 %) ; les autorisations de programme progressent de 3,2 % passant de 55,6 millions de francs en 1989 à 57,4 millions de francs en 1990.

2. Les dotations aux transports collectifs urbains diminuent de 0,4 %.

• La contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens est en quasi-stabilité (- 0,2 %) en 1990 (4.777,37 millions de francs).

La légère diminution de la contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens (RATP et SNCF-banlieue) s'explique, pour l'essentiel, par la réduction de 55 millions de francs de l'indemnité compensatrice versée à la

R.A.T.P. et à la SNCF-banlieue et destinée à compenser l'écart entre les tarifs pratiqués et le prix de revient du transport.

Cette économie budgétaire ne traduit pas cependant une réduction de l'effort des pouvoirs publics car elle trouve une double contrepartie dans :

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

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

• Les subventions d'investissement de l'Etat aux transports parisiens diminuent, passant en crédits de paiement de 147 millions de francs en 1989 à 80 millions de francs en 1990.

En autorisations de programme, elles passent de 160 à 49 millions de francs.

Ces crédits permettront notamment de financer la poursuite des travaux de prolongement de la ligne 1 à la Défense, conformément aux décisions antérieures.

• La S.N.C.F.-banlieue voit au contraire ses autorisations de programme augmenter de 56 à 61 millions de francs en 1990 (+ 8,9 %), tandis que ses crédits de paiement sont stabilisés passant de 29,7 à 30 millions de francs en 1990.

Ces crédits permettront de financer, outre la poursuite des travaux d'équipement de la ligne C du R.E.R. par le système d'assistance au pilotage SACEM et de l'aménagement de la gare de Clichy, des travaux d'infrastructures de décharge de la circulation sur la ligne A.

• Les autorisations de programme destinées aux transports collectifs en région Ile-de-France sont fixées à 110 millions de francs en accroissement de 22 % par rapport à 1989 et permettront notamment de poursuivre les travaux relatifs aux opérations de réalisation du tramway Saint-Denis - Bobigny ainsi que du site propre Trans-Val-de-Marne.

Au total donc, les subventions d'investissement à la R.A.T.P., à la S.N.C.F.-banlieue et aux aménagements de voirie pour les transports collectifs en région d'Ile-de-France (Paris inclus) diminuent en autorisations de programme de 306 à 220 millions de francs en 1990 et en crédits de paiement de 267,7 à 209 millions de francs.

Mais cette réduction des subventions de l'Etat s'explique, en réalité, par le versement à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue d'importants excédents de versement transport provenant en partie de la modulation de taux intervenue en loi de finances 1989.

Ainsi, il est prévu de financer, grâce à ces recettes provenant du Versement transport, un programme supplémentaire d'infrastructures de transports en Ile-de-France de 330 millions de francs en 1990 dans le cadre du contrat de plan 1989-1993 signé entre l'Etat et la région Ile-de-France et portant sur un montant total de 7 milliards de francs.

- **Les autorisations de programme affectées aux transports collectifs urbains en province passent de 295 à 330 millions de francs (+ 11,8 %) et les crédits de paiement de 273,9 à 340 millions de francs (+ 24,1 %). Elles permettront de financer les travaux d'achèvement des opérations en cours (Lyon ligne D, Lille ligne 1 bis) et la poursuite des travaux de réalisation de nouvelles opérations (Marseille ligne 1, Grenoble ligne 2, Toulouse, Lille ligne 2).**

- **Enfin, on doit noter la poursuite du financement des contrats de productivité (20 millions de francs en autorisations de programme et 93 millions en crédits de paiement) passés avec les villes moyennes en vue d'améliorer leur système de transport.**

Au total, les autorisations de programme affectées aux transports collectifs urbains passent de 631 à 570 millions de francs (-9,6 %) et les crédits de paiement de 649 à 642 millions de francs (- 1 %).

3. Les crédits affectés aux transports interurbains (1.708 millions de francs) progressent de 10,8 %

Ces crédits connaissent des évolutions contrastées :

- **la contribution de l'Etat pour l'organisation des dessertes à courte distance augmente de 3,4 millions de francs passant à 43,17 millions ;**

- la contribution de l'Etat pour la compensation des tarifs sociaux ou autres compensations tarifaires de la S.N.C.F. s'élève à 1.578,77 millions de francs en accroissement de 13,2 % ;

- les subventions d'investissement destinées au financement des aides à la modernisation des transports régionaux, départementaux et locaux sont réduites en autorisations de programme passant de 60 à 45,6 millions de francs et les crédits de paiement diminuent eux aussi, passant de 106,5 millions de francs en 1989 à 86 millions en 1990.

4. Les concours de l'Etat à la S.N.C.F.

Il convient au préalable de faire deux observations sur la présentation et le montant des contributions de l'Etat à l'exploitation de la S.N.C.F. :

1) Le **contrat de plan** entre l'Etat et la S.N.C.F. arrive à échéance en 1989 et les termes du nouveau contrat de plan ne sont pas encore connus.

Aussi, les dotations ont-elles été établies, à titre conservatoire, sur la base des règles de l'ancien contrat et regroupées au sein d'un chapitre unique et d'une nouvelle action. Les crédits correspondants ont donc un caractère provisoire.

Seules les contributions relatives aux charges de retraites et à la compensation des tarifs sociaux, dont les modalités resteront, en tout état de cause, inchangées par rapport au précédent contrat, ont été maintenues sur des chapitres et actions distincts et font l'objet d'un montant de crédit définitif.

2) Les crédits du projet de budget pour 1990 doivent être complétés d'un montant de 1,2 milliard de francs à ouvrir en collectif 1989.

Le montant total des contributions de l'Etat à l'exploitation de la SNCF, si l'on inclut le supplément attendu au collectif, s'accroît de 3,7 % par rapport à 1989. Encore convient-il de noter que cette évolution revêt, pour une part, un caractère provisoire et qu'elle pourra être revue, après la signature du nouveau contrat de plan, soit en hausse, soit en baisse.

On notera que le montant des contributions au titre des charges de retraites et des compensations tarifaires évolue de façon moins heurtée que l'année précédente :

- charges de retraites: + 4,2 % au lieu de + 11,3 % en 1989 du fait d'une stabilisation des excédents des autres régimes spéciaux en liaison avec les mécanismes de la surcompensation ;
- compensations tarifaires: + 1,3 % au lieu de - 2,4 % en 1989 du fait de la reconduction des avantages tarifaires de 1989.

Enfin, il convient de noter l'abondement à hauteur de 304 millions de francs (AP=CP) de la dotation d'équipement au titre de la modernisation des infrastructures ferroviaires (électrification, mise au gabarit).

CHAPITRE PREMIER

LA S.N.C.F.

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

Un nouveau contrat de plan est en cours de négociation qui couvrira la période 1990-1994.

I. L'ACHEVEMENT DU CONTRAT DE PLAN 1985-1989

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

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

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

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

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

a.) *les objectifs de trafic : une politique commerciale très dynamique*

• Le trafic de voyageurs:

(en milliards de voyageurs-kilomètres)

	1985	1986	1987	1988	1989	1989/1985
Réseau principal						
- trains rapides et express	46,85	47,42	47,98	48,55	49,32	+ 5,3 %
- services d'intérêt régional	5,60	5,70	5,80	5,90	6,05	+ 8,0 %
Total	52,45	53,12	53,78	54,45	55,37	+ 5,5 %

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

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

Cet objectif constituait donc une hypothèse moyenne et conservatoire dans la mesure où le trafic ferroviaire de voyageurs devait croître au même rythme que la consommation des ménages et non pas au rythme, plus élevé, prévu pour le trafic total de voyageurs, tous modes de transport confondus. Le contrat de plan prévoyait donc, malgré la croissance du trafic de voyageurs qui n'était pas acquise et qui supposait un effort commercial important, une perte de la part de marché dévolue à la S.N.C.F. en raison de la concurrence venant principalement des transports aériens et des transports automobiles individuels.

Le contrat de plan reposait par ailleurs sur une hypothèse de conventionnement des services d'intérêt régional (omnibus) avec le

plus grand nombre possible de régions. D'où la prévision de croissance de 8% du trafic qui prenait en compte le conventionnement de plus des deux tiers des lignes et qui supposait, outre la volonté politique des régions de prendre cette option, une maîtrise des coûts de ces services de la part de la S.N.C.F. et le maintien de la contribution de l'Etat à ces services.

. Le trafic de marchandises.

Les prévisions annuelles se présentaient ainsi:

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

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

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

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

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

b) Des objectifs de productivité qui nécessitaient l'adhésion de tous

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

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

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

c) Les objectifs de redressement financier : une politique de gestion rigoureuse

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

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

Les prévisions du contrat de plan étaient donc les suivantes :

(en millions de francs 1985 constants)

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

d) Les objectifs d'investissement : une politique de modernisation

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

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

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

En outre, un mécanisme était prévu pour que les autres réalisations effectuées avec le concours financier des collectivités locales demanderesse ne conduisent pas à une dégradation du compte d'exploitation de l'entreprise et ne remettent donc pas en cause le respect du contrat de plan. C'est à ce titre qu'avaient été

retenus les projets d'électrification du plan ferroviaire breton et du Massif Central.

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

Le contrat de plan prévoyait, en contrepartie des efforts demandés à la S.N.C.F., que l'Etat devait apporter son concours financier à l'entreprise en raison de "la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la Nation, du rôle qui lui est assigné dans la mise en oeuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie" (article 24 de la L.O.T.I. du 30 décembre 1982).

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

Ces contributions étaient les suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

II. LE BILAN DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F. AU REGARD DES OBJECTIFS FIXES PAR LE CONTRAT DE PLAN 1985-1989 AU TERME DE SON ACHEVEMENT

Globalement, la S.N.C.F. a présenté une situation financière en voie d'amélioration ; le déficit d'exploitation, qui s'élevait à 439 millions de francs en 1988 a été réduit en 1989 à 154 millions de francs, montant très proche de celui prévu par le contrat de plan.

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

Ces résultats s'expliquent par une évolution contrastée du trafic.

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

a) le trafic de voyageurs

(en milliards de voyageurs-kilomètres)

	1987	1988	%	1er semestre 1988	1er semestre 1989	%	Prévisions	
							1989	1990
Réseau principal (dont T.G.V.)	51,32 (9,70)	54,38 (10,37)	+ 5,9 (+ 6,9)	27,42	28,07	+ 2,4	+ 2,0	+ 2,0
Banlieue parisienne	8,65	8,91	+ 3,0	4,75	4,75	-	+ 2,1	+ 2,1
Total :	59,97	63,29	+ 5,5	32,18	32,82	+ 2,0	+ 2,0	+ 2,0

En 1988, le trafic a fortement augmenté.

En 1989, les prévisions de trafic font état d'une augmentation plus faible (2 %) compte tenu du haut niveau atteint en 1988.

Pour 1990, la prévision de croissance du trafic s'établit à 2 % pour le réseau principal et le réseau de banlieue.

Il convient d'observer que le trafic du TGV apporte une contribution positive supérieure à la croissance du trafic total puisqu'il s'accroît de 6,9 %.

Si l'on se réfère aux objectifs initiaux du contrat de plan, qui portaient sur le trafic du réseau principal (hors services régionaux), les comparaisons sont les suivantes :

(en milliards de tonnes-kilomètres)

Années	1985	1986	1987	1988	1989
Contrat de plan	46,85	47,42	47,98	48,55	49,32
Réalisation	47,89	45,09	45,14	47,90	48,90

On observe que grâce à la forte reprise du trafic en 1988 et 1989, les objectifs du contrat de plan ont été pratiquement atteints (à 99,1 % près).

b) le trafic de marchandises

(en milliards de tonnes-kilomètres)

	1987	1988	%	1er semestre 1988	1er semestre 1989	%	1989 (prévisions)	%	1990 (prévisions)	%
Trafic	49,79	50,67	+ 1,8	25,59	26,97	+ 5,3	51,9	+ 2,4	50,9	- 1,9

En 1988, la trafic progresse de 1,8 % en tonnes-kilomètres.

La prévision de croissance pour 1989 s'établit à 2,4 %. Cette évolution, étroitement liée à la prévision de croissance économique, tient compte d'une hausse sensible des trafics lourds (+ 4,3 %) et des transports combinés (+ 5,8 %).

En revanche, le trafic diffus marque un recul sensible (-1,3 %) du fait de la concurrence toujours plus vive des autres modes de transports.

Pour 1990, la S.N.C.F. prévoit une diminution de 1,9 % du trafic de marchandises liée à un certain ralentissement de l'activité économique et, dans ce contexte, à un accroissement de la concurrence du trafic routier rendue possible par le bas niveau du prix de l'essence.

Si l'on se réfère aux objectifs initiaux du contrat de plan, on observe que les résultats sont très inférieurs aux objectifs.

(en milliards de tonnes-kilomètres)

Années	1985	1986	1987	1988	1989
Contrat de plan	54,80	55,10	53,30	55,70	56,20
Réalisation	54,22	50,15	49,79	50,67	51,9

La part du trafic ferroviaire dans le trafic total de marchandises a ainsi sensiblement diminué au bénéfice du transport routier.

(en milliards de tonnes-kilomètres)

Années	1981	1986	1987	1988/1989 %
Trafic ferroviaire	59,6	50,2	50,7	- 14,9
Trafic routier	93,3	93,0	111,8	+ 19,8
Trafic fluvial	11,1	7,8	7,3	- 34,2
Oléoduc de plus de 50 km	28,8	26,9	25,0	- 13,2
Trafic total (part S.N.C.F.)	192,8 (30,9%)	177,9 (28,2%)	194,8 (26,0%)	+ 1,0

*

* *

Ainsi, le trafic de voyageurs évolue dans des conditions plus favorables que le trafic de marchandises qui est appelé à diminuer.

Du point de vue de la rentabilité financière de ces trafics, l'évolution du produit tarifaire moyen suit les mêmes tendances mais de façon plus marquée.

La rentabilité du trafic-passagers s'accroît plus fortement du fait des hausses de tarifs (+ 2,8 % au premier semestre 1988 et + 2,7 % au premier semestre 1989) et de l'accroissement de la part des trafics les plus rentables dans l'ensemble (notamment le TGV dont le trafic croît de 6,9%).

A l'inverse, la rentabilité du trafic marchandises décroît du fait principalement des baisses de tarifs consenties par la S.N.C.F., afin de lutter contre la concurrence de la route.

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

La diminution de la rentabilité du trafic marchandises, qui assure 48 % des recettes commerciales, et la situation à peine favorable de la rentabilité du trafic passagers (hors T.G.V.) ont conduit la S.N.C.F. à faire des efforts de productivité importants pour se rapprocher de l'objectif d'équilibre financier en 1989 fixé par le contrat de plan 1985-1989. L'effort a porté principalement sur les réductions d'effectifs qui se sont élevées à 36.000 entre 1985 et 1989, soit - 14 %.

La réalisation des objectifs de redressement financier du contrat de plan 1985-1989 devrait être incomplète car les résultats de l'entreprise présentent des évolutions contrastées.

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

	Résultat d'exploitation (en MF 1985)		(en MF courants)
	Objectif contrat de plan	Réalisation	Réalisation
1985	- 4.600	- 4.370	- 4.370
1986	- 3.800	- 3.848	- 4.052
1987	- 2.200	- 1.828	- 1.986
1988	- 1.200	- 392	- 439
1989	0	- 134	- 154

L'excédent brut d'exploitation qui mesure la différence entre les seules recettes et dépenses d'exploitation commerciale est, en revanche, inférieur à l'objectif de réalisation du contrat de plan du fait précisément des baisses de trafic et de la concurrence accrue des autres modes de transport. L'écart réel avec l'objectif du contrat de plan est relativement important (1,9 milliard de francs soit un taux de réalisation de 80,5 %). Le montant de cet excédent a néanmoins progressé depuis 1985, première année du contrat, de 39 % (+ 2,2 milliards de francs)

	Excédent brut d'exploitation (en MF 1985)		(en MF courants)
	Objectif contrat de plan	Réalisation	Réalisation
1985	- 5.400	5.628	5.628
1986	- 6.600	5.833	6.142
1987	- 7.600	7.030	7.632
1988	- 8.600	7.999	8.997
1989	9.700	7.809	8.994

Les raisons pour lesquelles l'évolution du résultat d'exploitation est plus favorable que celle de l'excédent brut d'exploitation tiennent pour l'essentiel à :

- la réduction des charges financières due à la fois à la baisse du dollar et à la baisse des taux d'intérêts,

- la diminution du coût de l'énergie de traction qui représente plus de 10 % du total des dépenses d'exploitation (hors personnel) lesquelles ont cependant été assez bien maîtrisées (+ 2 % entre 1986 et 1988).

- la vente de biens immobiliers et mobiliers.

En définitive, l'évolution apparemment favorable du résultat d'exploitation de la S.N.C.F. résulte autant de l'incidence de facteurs exogènes à la gestion proprement commerciale de l'entreprise que d'un assainissement réel de ses fondements commerciaux.

Mais la situation de la S.N.C.F. demeure préoccupante

• en raison de sa grande vulnérabilité à un retournement de conjoncture (hausse des taux d'intérêts, de l'énergie, du dollar...),

• et surtout de la croissance de son endettement.

(en milliards de francs)

Endettement à long terme	Montant	% en devises étrangères
1982	51,5	44,8
1983	65,1	49,9
1984	74,2	49,9
1985	76,4	46,3
1986	78,7	44,1
1987	83,9	40,4
1988	90,0	n.c
1989 (prévisions)	100,0	n.c
1990 -	111,0	n.c
1991 -	126,0	n.c

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

L'endettement devrait, au contraire, augmenter de près de 45 % entre 1985 et 1990. De plus, la tendance à l'accroissement de la dette devrait se poursuivre les années ultérieures.

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

3. Conclusion

Au total, la situation de la S.N.C.F. est en voie d'amélioration si l'on en juge par l'évolution de son résultat, qui devrait être équilibré en 1990 conformément à l'objectif du contrat de plan après avoir été déficitaire de plus de 4 milliards de francs en 1985, et par l'amélioration de son excédent brut, dans des proportions toutefois inférieures à celles prévues au contrat de plan qui s'achève cette année.

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

Or, ce risque de retournement est inquiétant dans la mesure où le "socle" commercial de la S.N.C.F. reste encore fragile en raison d'une tendance à la décroissance de la rentabilité financière

des services offerts par l'entreprise sous l'effet conjoint de la baisse d'une part importante de son trafic marchandises et de la baisse des prix imposée par la concurrence des transports routiers et aériens.

Enfin, la S.N.C.F. doit faire face à un endettement croissant.

La S.N.C.F. à l'heure du renouvellement de son contrat de plan avec l'Etat se trouve donc en situation difficile de devoir, d'une part, accroître sa productivité sans sacrifier la sécurité des voyageurs et, d'autre part, accroître ses investissements, notamment en matière de T.G.V., pour résister à la concurrence de la route et de l'aérien tout en essayant de contenir l'évolution inquiétante de son endettement

Bien que la négociation sur le nouveau contrat de plan soit encore en cours, on peut en discerner les lignes de force :

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

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

- modernisation de l'appareil de production avec de nouvelles orientations dans le domaine du transport de marchandises, (accroissement des services complets et du transport combiné qui sont les créneaux actuellement porteurs) ainsi que dans le domaine du transport des voyageurs (modernisation de l'appareil de distribution commerciale voyageurs et développement des lignes à grande vitesse permettant d'accroître l'offre ferroviaire),

- modernisation des relations sociales et notamment de la gestion des ressources humaines.

III. LES CONCOURS FINANCIERS DE L'ETAT A LA S.N.C.F. pour 1990

Il convient de rappeler au préalable que le nouveau contrat de plan qui régira les relations financières entre l'Etat et la S.N.C.F. sur la période 1990-1994 est toujours en cours de négociation et n'est donc pas encore signé.

Dans ces conditions, le Gouvernement a décidé de reconduire en 1990, à titre provisoire et conservatoire, les

concours financiers à la S.N.C.F. sur la base des modalités de calcul du précédent contrat de plan.

Cette solution a conduit à :

- maintenir les concours de l'Etat aux charges de retraites de la S.N.C.F. et aux charges résultant de la mise en application des tarifs sociaux sur des chapitres distincts dans la mesure où il est fortement probable que ces concours seront maintenus dans le prochain contrat de plan ;

- regrouper sur un chapitre unique les dotations afférentes aux concours de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional, à l'assainissement financier de la S.N.C.F. ainsi qu'aux charges d'infrastructures ; cette dotation globale sera revue en hausse ou en baisse selon les résultats du prochain contrat de plan.

Le total des concours financiers ainsi définis s'élève pour 1990 à 32.811,08 milliards de francs au lieu de 31.611,2 milliards de francs en 1989, soit un accroissement de 3,79 %.

Sur ce montant prévu pour 1990, une somme de 31.611,08 milliards de francs a été inscrite au projet de budget pour 1990, soit une reconduction en francs courants de la dotation de 1989 ; le solde, soit 1.200 millions de francs, devant faire l'objet d'une inscription complémentaire en loi de finances rectificative pour 1989.

Le tableau récapitulatif ci-après regroupe l'évolution de l'ensemble des concours financiers de l'Etat à la S.N.C.F., en y incluant les dotations afférentes à l'indemnité compensatrice pour le réseau de banlieue de la S.N.C.F. ainsi que les subventions d'investissement.

(en millions de francs)

Dépenses ordinaires et dépenses en capital	1989	1990	Variation (en %)
Titre IV - Interventions publiques :			
45-42/10 - Contribution de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional	(3.728,98)	-	n.s.
45-44/10 - Concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S.N.C.F.	(3.935,00)	-	n.s.
45-45/10 - Contribution aux charges d'infrastructures SNCF	(10.128,12)	-	n.s.
45-40/10 - Contribution de l'Etat à la SNCF. Contrat de plan	17.792,10	17.090,30	- 3,9
<i>y compris collectif 1989</i>	17.792,10	18.290,30	+ 2,8
46-41/20 et 40 Paris : indemnité compensatrice SNCF et réductions des tarifs SNCF banlieue	805,05	815,87	+ 1,3
46-42/10 et 20 - Compensation pour tarifs sociaux SNCF et autres compensations tarifaires	1.394,10	1.578,78	+ 13,2
47-41/10 - Charges de retraites de la SNCF	12.425,00	12.942,00	+ 4,2
Total de la contribution à l'exploitation	32.416,25	32.426,95	-
<i>y compris collectif 1989</i>	32.416,25	33.626,95	+ 3,73
Titre V - Investissements de l'Etat (AP = CP)			
54-90/10 - Apport au fonds de dotation de la S.N.C.F. (inscription en collectif)	1.752,00	n.c.	n.s.
Titre VI - Subventions d'investissement de l'Etat			
63-41/70 - Modernisation d'infrastructures de transports	-	304,14	n.s.
Total de la contribution en capital	n.s.	n.s.	n.s.

En ce qui concerne le calcul de la contribution de l'Etat aux charges de retraites de la S.N.C.F., il convient d'indiquer que les crédits prévus pour 1990 s'élèvent à 12.942 millions de francs, en progression de 4,2 % (+ 517 millions) par rapport à 1989 sous l'effet conjugué de :

- l'augmentation de la masse salariale (+ 3,5 %) ;
- la réduction du nombre des retraités (373.000 en 1990 et 377.300 en 1989, soit - 1,1 %) ;
- la réduction de l'effectif des actifs cotisants (204.500 en 1990 et 209.500 en 1989, soit - 2,4 %) ;
- d'un montant estimé du produit de la compensation entre régimes spéciaux de 2.525 millions de francs à comparer à un montant de 2.445 millions de francs l'année précédente.

Par ailleurs, la contribution de l'Etat au titre de la compensation pour tarifs sociaux et autres compensations tarifaires s'élève en 1990 à 1.578,78 millions de francs, en augmentation de 13,2 % par rapport à 1989.

Elle recouvre les réductions accordées notamment pour les familles nombreuses, le billet aller-retour de congé annuel, les abonnements de travail ainsi que les abonnements des élèves et étudiants.

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

Le montant des investissements de la S.N.C.F. pour 1989 a été arrêté par le comité spécialisé n° 8 du F.D.E.S. à 10.697 millions de francs en crédits de paiement pour le réseau principal.

Cette enveloppe comprend les crédits nécessaires au développement du programme de base (5.362 M.F.), ainsi que les crédits nécessaires à la réalisation des travaux sur le réseau T.G.V. (5.335 MF).

Pour 1990, le programme d'investissement de la S.N.C.F. n'est pas encore arrêté.

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

L'élément fondamental reste la décision, annoncée par le Gouvernement le 9 octobre 1987, de réaliser, après le T.G.V. du Sud-Est (Paris-Lyon) et le T.G.V. Atlantique (Paris-Bordeaux), le T.G.V. Nord (Paris-Lille), d'assurer l'interconnexion des T.G.V. Sud-Est, Nord et Atlantique en région parisienne et de prolonger la ligne du T.G.V. Sud-Est vers le Sud jusqu'à Valence. Cette décision va conduire à la mise en oeuvre en 1990 d'un véritable "schéma directeur des T.G.V." comparable à celui arrêté pour les autoroutes.

T.G.V. Atlantique:

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

Cette ligne à grande vitesse comprend deux branches reliant Paris au Mans pour la branche Ouest et Paris à Tours pour la branche Sud-Ouest.

Les travaux de la branche Ouest sont maintenant terminés. La mise sous tension est intervenue en avril 1989 et la mise en service commercial a été effectuée en septembre 1989.

Sur la branche Sud-Ouest, les travaux d'infrastructures sont terminés. Les travaux d'équipements ferroviaires (pose de caténaires, pose de câbles de télécommunications, installations de sécurité) se poursuivent à un rythme soutenu qui permet d'envisager une mise en service par étapes dès l'été 1990.

Le coût total des travaux devrait dépasser les 10 milliards de francs.

L'échéancier des paiements a été le suivant:

(en millions de francs)

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

T.G.V. Nord :

Le T.G.V. Nord est destiné à permettre des liaisons rapides entre Paris, le Nord de la France, Londres - par le tunnel sous la Manche -, Bruxelles et, au-delà, Cologne et Amsterdam. Il desservira au départ de Paris, la Picardie et la région Nord-Pas-de-Calais (gares de Lille et Frethun).

Le projet comprend 330 km de ligne nouvelle. Son coût est estimé à 12 milliards de francs pour les infrastructures et à 5 milliards pour le matériel roulant. Le trafic à la date de mise en service en 1993 est évalué à 30 millions de voyageurs annuels, en tenant compte des investissements envisagés en Belgique et en Grande-Bretagne. Le projet sera intégralement financé par la S.N.C.F., qui en a estimé la rentabilité à 13 % en francs constants.

Le choix du tracé du T.G.V. Nord, jumelé avec l'autoroute A.1, a été effectué en octobre 1987 et confirmé en mars puis en août 1988, à l'issue d'une procédure de concertation avec, en particulier, les représentants de la région Picardie et de la ville d'Amiens.

Le tracé retenu a été soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du 31 mai au 31 juillet 1988. La Commission d'enquête, moyennant quelques observations, a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de T.G.V. Nord.

Le projet, soumis à l'avis du Conseil d'Etat, devrait être prochainement déclaré d'utilité publique.

Le début des travaux est prévu pour le deuxième semestre 1989, dans la perspective d'une mise en service du T.G.V. Nord à la date d'ouverture du tunnel sous la Manche, en mai 1993.

Le T.G.V. Nord permettra de gagner environ une heure sur l'ensemble des relations entre Paris et le Nord de la France, et plus encore vers la Belgique, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne et la Grande-Bretagne avec le tunnel sous la Manche. Les meilleurs temps de parcours au départ de Paris seront ainsi ramenés de 2 heures à 1 heure pour Lille, de 2h25 à 1h20 pour Bruxelles et de 5h15 à 3h00 pour Londres.

Amiens bénéficiera du réseau T.G.V. grâce notamment à la gare T.G.V. Picardie, située entre Amiens et Saint-Quentin, qui sera desservie par des T.G.V. d'interconnexion reliant le Nord (Lille et Bruxelles) au Sud-Est et à l'Atlantique. Les T.G.V. seront en correspondance à Lille avec des trains vers Londres. Les usagers d'Amiens disposeront en outre d'une relation quotidienne Amiens - Lille - Bruxelles par T.G.V., également en correspondance à Lille pour Londres.

Interconnexion des T.G.V. Sud-Est, Nord et Atlantique en région Ile-de-France

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

Le tracé de la ligne nouvelle, arrêté le 26 février 1988 se raccorde au Nord sur le T.G.V. Nord, traverse l'aéroport de Roissy, où est créée une gare T.G.V., le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et se divise en deux branches, dont l'une rejoint vers

le Sud la ligne du T.G.V. Sud-Est, et l'autre se raccorde aux lignes existantes à Créteil. Le principe d'une gare T.G.V. dans le périmètre de la ville nouvelle de Melun-Sénart permettant à celle-ci de bénéficier d'excellentes liaisons directes par T.G.V. en direction du Sud-Est et de l'Atlantique, a également été retenu.

Le financement du projet, dont le coût est estimé à 5.410 millions de francs, sera intégralement assuré par la S.N.C.F. qui en a évalué le taux de rentabilité interne aux alentours de 10 %.

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

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

Liaison	Durée du trajet	
	actuelle	avec TGV Nord et interconnexion
Lille - Bordeaux	7h13 (6h10 avec TGV Atlantique)	4h35
Lille - Lyon	5h00	3h00
Lille - Marseille	7h40	5h40
Lille - Nantes	6h14 (5h10 avec TGV Atlantique)	3h35
Bruxelles - Lyon	5h30	3h20
Bruxelles - Marseille	8h10	6h00

La ligne d'interconnexion desservira le parc de loisirs d'Eurodisneyland, les promoteurs contribuant financièrement à la traversée du site à hauteur d'environ 200 millions de francs. La ligne nouvelle desservira également l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, Aéroports De Paris participant au financement de la gare T.G.V. pour un montant d'environ 350 millions de francs.

Prolongement de la ligne Sud-Est :

Le principe de cette opération a été arrêté. Le projet répond essentiellement à deux objectifs :

- résoudre les problèmes de capacité dont souffre le noeud ferroviaire lyonnais ;

- améliorer les relations ferroviaires avec les Alpes et le Midi.

La réalisation du contournement par l'Est de l'agglomération lyonnaise permettra d'y reporter les trafics qui ne font que transiter sans arrêt à Lyon, et de desserrer les contraintes en circulation. Le prolongement de la ligne du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence intéresse toutes les relations partant de Paris ou transitant par Paris vers les Alpes et le Midi.

Pour la desserte de Grenoble et de Chambéry, les gains de temps seront de l'ordre de 20 minutes, et encore plus importants au-delà de Chambéry, en raison de la suppression ou de l'amélioration des correspondances. Vers la Méditerranée, le gain de temps sera d'environ 30 minutes. Une réduction des temps de parcours d'un quart d'heure entre Lyon d'une part, la vallée du Rhône et le Midi d'autre part, sera également observée.

En outre, le projet prévoit la création d'une gare d'arrêt des T.G.V. à l'intérieur des emprises de l'aéroport de Lyon-Satolas.

Le projet consiste en la construction d'une ligne nouvelle d'une longueur de 120 km environ. Son coût est estimé à 6 milliards de francs pour les infrastructures - y compris la part du coût de la gare T.G.V. de Satolas - à la charge de la S.N.C.F. - et à 430 millions pour le matériel roulant (valeur janvier 1989). Le taux de rentabilité interne du projet est voisin de 10 %.

La mise en service est prévue en trois étapes :

- une première section permettra début 1992 de relier l'aéroport de Satolas et les sites des Jeux Olympiques d'hiver ;
- l'ensemble de la section Nord, jusqu'à la ligne desservant les Alpes et Grenoble sera en service fin 1992 ;
- le reste du projet, jusqu'à Valence, sera mis en service en 1994.

Pour cette dernière section, de nouveaux modes de financement s'appuyant notamment sur les formules de crédit-bail et faisant intervenir des entreprises chargées des travaux et des établissements financiers sont à l'étude.

Résultats d'exploitation du T.G.V. Sud-Est

La ligne à grande vitesse Paris-Lyon a été mise en service en deux étapes, septembre 1981 pour le tronçon Sud et septembre 1983 pour le tronçon Nord.

L'année 1984 est donc la première année d'exploitation complète du T.G.V. sur la nouvelle infrastructure.

Le trafic du T.G.V. Sud-Est ne cesse d'augmenter.

	Nbre de voyageurs (en millions)	Nbre de voyageurs-kms (en millions)
1982	6,08	3.335
1983	9,20	5.336
1984	13,77	7.731
1985	15,38	8.721
1986	15,58	8.825
1987	16,97	9.695
1988	18,11	10.400
1989 (prévisions)	19,00	10.900
1990	20,00	11.700

En 1988, le T.G.V. a enregistré une hausse de fréquentation de 6,7 % par rapport à 1987.

Le coefficient moyen d'occupation a été de 67 % en 1988, en hausse de 3 points par rapport à 1987.

Le taux de rentabilité du T.G.V. Sud-Est est de l'ordre de 15 %. Pour 1988, les recettes se sont élevées à 4.396 MF et les dépenses d'exploitation à 1.757 MF. Les dépenses d'amortissement et les charges financières à 1.152 MF, d'où une contribution nette positive de 1.487 MF pour la S.N.C.F. en 1988.

Ainsi, sans le T.G.V. Sud-Est, la S.N.C.F. aurait dégagé toutes choses égales, en 1988 un résultat d'exploitation de -2 milliards de francs au lieu de - 0,5 milliard de francs effectivement réalisé.

T.G.V. Est

Sur la base des conclusions remises fin janvier 1989 par le groupe de travail franco-allemand chargé d'étudier une liaison ferroviaire rapide entre Paris, l'Est de la France et le Sud-Ouest de l'Allemagne, en tenant compte de la nécessité d'assurer la meilleure desserte possible de Strasbourg et de l'intérêt de réaliser le

raccordement le plus efficace entre les deux réseaux à grande vitesse français et allemand dans cette région, le ministre chargé des Transports a confié à M. Philippe Essig, ingénieur général des Ponts-et-Chaussées, la mission d'étudier, en liaison avec les collectivités locales intéressées, le tracé définitif du projet de T.G.V. Est et de rechercher les concours financiers nécessaires à sa réalisation .

M. Essig, qui a entrepris de rencontrer les responsables des collectivités territoriales susceptibles d'être concernées par le projet de T.G.V. Est afin de les informer de l'état d'avancement de ses travaux, remettra ses conclusions pour la fin de l'année 1989.

Votre commission a réaffirmé son intérêt pour le développement du réseau T.G.V. en insistant sur ses prolongements européens.

Elle a cependant tenu à exprimer son inquiétude sur les conditions de financement réservées à certains projets. Elle s'est notamment inquiétée de l'importance de la contribution financière demandée aux collectivités locales concernées par le T.G.V. Est.

Par ailleurs, votre commission a pris bonne note de la décision du ministre chargé des Transports de veiller à ce que des lignes secondaires soient maintenues sur les liaisons desservies par le T.G.V. afin que la clientèle ne puisse pas être captive au regard des tarifs élevés pratiqués sur les lignes de T.G.V..

2. Le réseau classique : la poursuite des opérations de désenclavement

En application de l'article 27 du contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F., le plan de désenclavement ferroviaire de la Bretagne et du Massif Central se poursuit.

a) Le plan ferroviaire breton

Les travaux de modernisation des branches Nord et Sud des lignes ferroviaires au départ de Rennes vers Brest et Quimper ont été achevés en 1987. L'électrification proprement dite est mise en service par étapes :

- 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 sont en cours d'achèvement et la mise sous tension a été terminée avec l'arrivée du T.G.V. Atlantique à Brest ;

- la branche Sud : Rennes-Quimper.

Les travaux sur ce second tronçon se poursuivent actuellement. Les travaux de mise en câble, les travaux de block automatique entre Rennes et Auray ainsi que les fusions de postes d'aiguillage à Redon - Vannes - Auray se poursuivent. La mise sous tension de la branche Sud est prévue pour 1992.

b) Le Massif Central

Les travaux d'électrification de ce réseau se décomposent en trois étapes :

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

- **la section Nevers-Saint-Germain-des-Fossés** ; les travaux ont démarré en 1984 et ont été achevés en mai 1989, date de mise sous tension de cette section ;

- **la section Saint-Germain-des-Fossés-Clermont-Ferrand** : les travaux ont démarré en 1986 et ont été rapidement menés. La mise sous tension de cette section est prévue pour mars 1990 avec un an d'avance sur le calendrier initial.

Le coût de ces opérations s'est élevé en 1988 à 513 millions de francs et à 423 millions de francs en 1989. Le concours de l'Etat a été de 33,33 % du coût total.

3. L'amélioration de la sécurité ferroviaire

La multiplication du nombre d'accidents survenus en 1988 sur les rails, au cours desquels 57 personnes ont trouvé la mort et 142 ont été blessées, a conduit le ministre chargé des transports, conformément aux orientations arrêtées en conseil des ministres du 29 juin 1988, à demander à la S.N.C.F. d'élaborer un programme d'action en matière de sécurité et intégrant notamment les conclusions des deux commissions d'enquête sur les accidents de la gare de Lyon et de la gare de l'Est qui ont été rendues publiques.

Ce programme a été adopté par le conseil d'administration de l'établissement du 26 octobre 1988 et a reçu l'approbation du ministre chargé des transports puis du comité spécialisé n° 8 du F.D.E.S. dans le cadre de la procédure normale du financement des investissements.

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

a) Les programmes en cours

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

1) équipement des lignes à double voie les plus fréquentées en installations de blocks lumineux (B.A.L.) permettant d'assurer un espacement automatique des trains afin d'éviter les collisions entre deux trains roulant dans le même sens (blocks lumineux) ou les collisions en contresens (installations permanentes de contresens) ; ces équipements se poursuivent au rythme de 200 à 250 km par an ;

2) équipement progressif des lignes à voie unique (18.932 km dont 8.932 km ouvertes au transport de passagers) d'installations de blocks automatiques (520 km actuellement équipés) ou manuels de sécurité. Près de 3.800 km de lignes sont déjà équipées de ces mécanismes en 1988 et le programme prévoit d'équiper près de 700 kilomètres supplémentaires ;

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

4) informatisation croissante des communications sol-train permettant une plus grande fiabilité des transmissions (système CAPI, Cerdagne, Eclair), une meilleure localisation et gestion en temps réel de déplacements des trains (projets ASTREE), un contrôle automatique de la vitesse des trains et enfin une meilleure assistance d'aide à la conduite (système SACEM qui est en cours d'installation sur la ligne A du R.E.R);

5) améliorations apportées à la sécurité des passages à niveau (256 collisions en 1988 faisant 58 morts et 29 blessés graves) grâce à l'amélioration des équipements de passages à niveau (signalisation) et aussi à la suppression des barrages les plus dangereux (- 3.050 depuis 1970 au rythme annuel d'une centaine ces dernières années).

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

b) Le programme proposé le 26 octobre 1988

Ce programme comprend deux types d'investissements :

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

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

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

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

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

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

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

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

Il s'agit là de poursuivre et de renforcer l'effort déjà entrepris en matière d'automatisation. Il est essentiellement prévu d'équiper, dès 1989, les locomotives et les voies en système d'arrêt d'urgence en cas de dépassements des vitesses imposées. Les premières installations pourraient concerner les lignes à gros trafic Paris-Marseille et Paris-Bordeaux et la généralisation pourrait intervenir en 1994. Le coût de ces investissements de sécurité serait de l'ordre de 2 milliards de francs.

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

Votre commission a tenu à réaffirmer l'importance qu'elle attachait à la sécurité ferroviaire.

Elle a émis le souhait que le nouveau contrat de plan insiste plus particulièrement sur cet objectif.

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE

I. EVOLUTION DES CONCOURS DE L'ETAT

Les concours de l'Etat aux transports collectifs en région parisienne s'élèvent globalement au projet de budget pour 1990 à 4.986 millions de francs en diminution de 1,4%.

L'évolution des différentes contributions est la suivante:

(en millions de francs)

	1989	1990	Variation (en %)
Contribution à l'exploitation (D.O.) (dont indemnité compensatrice)	4.790,82 (4.605,00)	4.777,37 (4.549,30)	- 0,2 (- 1,2)
Contribution aux investissements			
- A.P.	306,00	220,00	- 28,1
- C.P.	267,70	209,00	- 21,9
Total D.O. + C.P.	5.058,52	4.986,37	- 1,42

a) La légère réduction de la contribution de l'Etat à l'exploitation (- 0,2 %) provient pour l'essentiel de la diminution de 55,7 millions de francs de l'indemnité compensatrice versée par l'Etat à la R.A.T.P. (3.830 M.F.) et à la S.N.C.F. pour son réseau banlieue (719 M.F.).

Cette diminution des crédits budgétaires d'indemnité compensatrice, destinés à couvrir l'insuffisance de recettes provenant de la fixation des tarifs par l'Etat à un niveau inférieur au tarif d'équilibre⁽¹⁾ défini par le Syndicat des transports parisiens (S.T.P.), est en partie due à la bonne tenue du trafic et à la poursuite du rattrapage tarifaire effectué ces dernières années.

Elle ne se traduira pas cependant par une réduction des concours apportés à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue. Les surplus de rentrées de versement transport observés en 1988 et 1989 permettent, en effet, au Syndicat des transports parisiens, chargé de collecter le produit de cette taxe en région parisienne assise sur toutes les entreprises de plus de neuf salariés et affectée au financement de la carte orange et des cartes hebdomadaires de travail, de compenser, à due concurrence, la diminution de l'indemnité compensatrice par l'Etat en 1990.

Il convient de rappeler que la diminution de 55 millions de francs du concours de l'Etat se traduira automatiquement par une réduction du concours des collectivités locales d'Ile-de-France de 23 millions de francs dans la mesure où le financement de l'indemnité compensatrice est partagé par l'Etat et les collectivités locales selon une clé de 70 % - 30 %.

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

Votre rapporteur observe par ailleurs que, si le produit du versement transport en région parisienne (6,1 milliards de francs en 1986) représente, à lui seul, un montant supérieur de l'ordre de 35 % à celui perçu en province (4,5 milliards de francs), il ne couvre cependant qu'une part de 21% du coût d'exploitation des transports en région parisienne contre 41% en province.

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

1. Le tarif d'équilibre (module) est évalué en 1989 à 5,615 francs ; le tarif pratiqué est de 3,090 francs.

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

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

b) La contribution de l'Etat aux investissements en 1990 diminue en autorisations de programme de 28 % par rapport à 1989.

Ces contributions s'élèvent à 220 millions de francs répartis comme suit :

- 49 millions de francs pour la R.A.T.P. (réseau ferré métro et R.E.R.) ;
- 61 millions de francs pour la S.N.C.F.-banlieue ;
- 110 millions de francs pour les autres aménagements (bus ou tramway) effectués pour l'essentiel par la R.A.T.P.

Le montant de ces contributions de l'Etat doit toutefois être majoré d'une somme de 330 millions de francs provenant du versement Transport (V.T.) dont le produit s'est accru en 1989 à la suite de la réforme des taux décidée en loi de finances rectificative pour 1988 (2,2 % à Paris et dans les Hauts-de-Seine, 1,8 % en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne contre 2 % auparavant). **Cette affectation du produit du V.T. au financement des investissements est une nouveauté par rapport aux années antérieures.** Le montant des dépenses d'investissement de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. banlieue s'élève en 1989 respectivement à 2,6 milliards de francs et 1,2 milliard (paiements).

Le nouveau contrat de plan Etat-Région 1989-1993 dans le cadre du X° Plan prévoit d'affecter une somme globale de 7 milliards de francs aux investissements dont 2,8 milliards de francs à la charge de l'Etat (40 %) couverts à hauteur de 1,25 milliard de francs sur le produit supplémentaire de versement transport engendré par la réforme des taux sus-indiquée. Le solde, soit 4,2 milliards de francs (60 %), sera financé par la région Ile-de-France à raison de 2,8 milliards par des subventions (40 %) et de 1,4 milliard par des prêts spéciaux de la Région.

Les opérations concernées seront les suivantes :

	Montant en MF
I. ACHEVEMENT IX^e PLAN	
Ligne 1 (prolongement Défense)	285
Ligne A (Torcy-Chessy)	828
Saint-Denis-Bobigny (tramway)	382
Trans-Val-de-Marne (1 ^{ère} phase)	217
Sites propres : RN 186	30
RN 305	57
RN 192	52
Total I	1.851
II. LIAISON EST-OUEST	
Ligne D (partiel)	900
Desserte XII ^{ème} -XIII ^{ème} (partiel)	650
Décharge ligne A (Est-Ouest) (partiel)	1.570
Total II	3.120
III. LIAISONS FERREES EN REGION DES TRANSPORTS PARISIENS	
SACEM ligne C	260
Gare de Clichy	75
Saint-Quentin/Défense (partiel)	350
Ligne A (prolongement à Cergy-le-Haut)	160
Ligne 13 à Saint-Denis (partiel)	250
Issy-Défense (partiel)	200
Grande Ceinture Ouest (partiel)	300
Total III	1.595
IV. LIAISONS FERREES HORS REGION DES TRANSPORTS PARISIENS	
Tournan-Coulommiers	120
Gretz-Provins	50
La Ferté Alais - Malesherbes	64
Total IV	234
V. SITES PROPRES	
Trans-Val-de-Marne (2 ^{ème} phase) Total V	200
Total général	7.000

*

En définitive, la variation 1988/1989 de l'ensemble des concours financiers de l'Etat (exploitation et investissements) aux transports de la région parisienne ressort à + 5,1 % si l'on inclut la part supplémentaire de versement transport affectée à l'investissement (330 millions de francs) mais à - 1,4 % si l'on fait abstraction de cette dépense non budgétaire.

Il convient enfin de noter que le Gouvernement a retenu, dans le cadre de son programme d'actions immédiates pour l'Ile de France arrêté en Conseil des ministres du 13 octobre 1989, le principe du projet E.O.L.E., confié à la S.N.C.F.-Banlieue, afin de faire face aux problèmes de surcharge de la ligne A du R.E.R.

Ce projet vise à améliorer la liaison entre l'Est et l'Ouest de la région parisienne grâce à une liaison entre les gares du Nord et de l'Est et la gare Saint-Lazare (coût 8 milliards de francs).

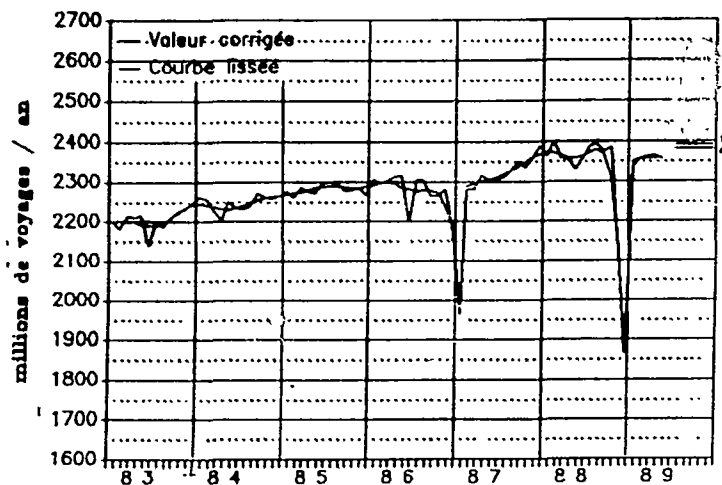
En outre, l'Etat proposera à la ville de Paris et à la région Ile-de-France de construire, selon des modalités spécifiques de financement conjoint, une liaison par métro automatique (projet M.E.T.E.O.R. de la R.A.T.P.) entre la gare Saint-Lazare, la gare de Lyon et Tolbiac afin d'assurer la desserte des grands projets d'urbanisme du secteur Bercy-Tolbiac.

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

A. L'EVOLUTION DU TRAFIC

Le trafic mesuré sur le réseau a évolué comme suit:

**Trafic R.A.T.P. : Métro + R.E.R. + bus
corrige des variations saisonnières
en base annuelle**



Après avoir connu une forte croissance en 1987 (surtout entre avril et décembre), le trafic de la R.A.T.P. s'est stabilisé durant le premier trimestre 1988, à un niveau élevé (plus de 2.350 millions de voyageurs/an). En revanche, le second semestre 1988 a été perturbé par les grèves d'octobre, novembre et surtout de décembre, ce qui a entraîné une perte de trafic de l'ordre de 70 millions de voyages (50 millions pour le seul mois de décembre).

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

Les cinq premiers mois de l'année 1989 font apparaître un déficit de 9,8 millions de voyages par rapport au budget révisé.

Seul, le trafic bus dépasse les niveaux prévus, ce qui semble imputable aux conséquences des grèves et à une aggravation de la fraude.

En 1990, la croissance attendue du trafic est de l'ordre de 1 %.

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

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

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

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

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

Le compte de résultat de la R.A.T.P. est, depuis quelques années, tout juste équilibré (+ 46 millions de francs en 1988). Les prévisions pour 1989 font apparaître un résultat à peine positif, ce qui est peu au regard du chiffre d'affaires de l'entreprise de 16 milliards de francs, dont 8,2 milliards proviennent du versement transport et de l'indemnité compensatrice.

Les recettes compensées assurent ainsi le financement de la moitié des charges (y compris les charges en capital). Pourtant, la part des recettes directes dans la couverture des coûts totaux ne cesse d'augmenter, grâce à la politique de rattrapage tarifaire qui a débuté en 1986 ; de 32 % en 1985, elle est passée à 35 % en 1989.

L'indemnité compensatrice a diminué sensiblement. Elle s'élève à 5.524 millions de francs, soit 460 millions de francs de moins qu'en 1988 (à taux équivalent de T.V.A., celui-ci ayant été modifié en 1989).

L'endettement de l'entreprise est très important et s'élève en 1989 à 15,5 milliards, soit près de 95 % du chiffre d'affaires et plus 180 % des recettes propres (hors concours des employeurs et des collectivités).

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

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

- 14,6 % à la S.N.C.F. (- 36.750 emplois) ;
- 1,9 % à la R.A.T.P. (- 772 emplois).

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

Comme le montre en effet le tableau ci-dessous, la part de l'utilisateur dans le coût d'exploitation s'est insuffisamment accrue depuis ces dernières années.....

(en pourcentage)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989 (1)	Ecart
Usagers (*)	31,2	31,9	32,5	33,9	36,5	36,5	+ 4,4
Employeurs (Vf)	17,7	17,4	15,2	14,1	21,3	23,8	+ 6,1
Etat	25,5	25,8	27,2	26,7	22,5	20,0	- 5,5
Collectivités locales	12,0	11,9	12,5	12,6	10,4	9,7	- 2,3
Autres	12,7	13,0	12,6	12,7	9,3	10	- 2,7
Total	100	100	100	100	100	100	0

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

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

(en pourcentage)

	1985	1986	1987	1988	1989	1989/ 1985
Hausse moyenne des titres de transport	4,6	7,7	5,1	5,6	2,8	+ 28,5
Hausse des prix (glissement)	4,7	2,1	3,1	3,1	3,2	+ 17,3
Ecart	- 0,1	+ 5,6	+ 2,0	+ 2,5	- 0,4	+ 11,2

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

Les crédits aux transports interurbains en 1990 (1.708 millions de francs) progressent de 10,8 % compte tenu des changements de nomenclature intervenus à la suite du regroupement de certaines dotations à la SNCF sur un chapitre unique (cf chapitre I).

Ces crédits connaissent les évolutions suivantes :

- la contribution de l'Etat pour l'organisation de dessertes à courte distance augmente de 3,4 millions de francs (+ 8,5 %) passant à 43,17 millions de francs ;

- la contribution de l'Etat au titre de la compensation pour tarifs sociaux S.N.C.F. ou autres compensations tarifaires s'accroît de 13,2 millions de francs (cf. chapitre premier) ;

- les crédits de subvention d'investissement aux transports collectifs régionaux, départementaux et locaux sont réduits passant en autorisations de programme de 60 millions de francs à 45,6 millions, et les crédits de paiement y afférents passent de 106,5 à 86 millions de francs.

Enfin il convient d'indiquer que la contribution de l'Etat pour les exploitations des services d'intérêts régional de la SNCF a été fixée sur la base des modalités du contrat de plan 1985-1989 en cours d'achèvement (cf. chapitre I).

Pour 1990, l'Etat souhaite poursuivre sa politique d'encouragement des collectivités et des entreprises à promouvoir un service de qualité par la définition d'objectifs de productivité et d'efficacité. A cet effet, la politique de l'Etat se poursuivra à travers la procédure de la contractualisation des relations avec les collectivités locales et avec la S.N.C.F.

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

Les contrats de modernisation avec les départements ont succédé à partir de 1986 aux contrats de productivité conclus entre 1983 et 1986 avec les départements en vue d'étendre et de rajeunir le parc. Ils ont permis d'apporter une amélioration sensible des conditions de transport des usagers et d'accroître l'efficacité du système de transport notamment dans le cadre du transfert des transports de substitution de la S.N.C.F. aux départements; 29 contrats de modernisation ont été conclus en 1986 et 1988 avec les Conseils généraux pour un montant global de subvention de 110 millions de francs correspondant à un montant total d'investissement de 372 millions de francs.

Depuis le début de l'année 1989, des contrats de modernisation ont été proposés aux Conseil Généraux pour accélérer le processus de conventionnement des services réguliers et favoriser les actions de renouvellement du parc et d'amélioration de l'image de marque du transport collectif.

14 contrats de ce type devraient être conclus en 1989.

La procédure des contrats de plan signés avec les régions a été maintenue dans le cadre du Xème plan 1989-1993, le montant des engagements pour 1989 s'est élevé à 45 millions de francs.

Ont ainsi été acquises les inscriptions aux contrats Etat-Régions de la modernisation du chemin de fer de la Corse et de la ligne Cannes-Vintimille (P.A.C.).

La modernisation du secteur des transports locaux continuera en outre d'être encouragée notamment par l'introduction de technologies nouvelles (aide à l'exploitation des réseaux, connaissance et analyse des coûts, gestion des transports scolaires, information..), par l'aide à certains investissements des réseaux de voies ferrées secondaires d'intérêt général et enfin par l'amélioration des structures d'accueil pour les transports (gares, centres d'échanges intermodaux).

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

La loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) a prévu une contribution de l'Etat à la SNCF au titre de l'exploitation **des services d'intérêt régional.**

Les régions peuvent en effet exercer la maîtrise de l'organisation des liaisons ferroviaires régionales qui ont, au préalable, été inscrites au plan régional des transports en passant une convention avec la SNCF. Les services d'intérêt régional couvrent essentiellement les services "omnibus" ainsi que les "petits express".

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

Les règles de conventionnement sont les suivantes.

Une convention unique entre chaque région et la S.N.C.F. est désormais substituée aux conventions passées antérieurement. Les services existants au moment du conventionnement sont remis équilibrés financièrement à la région sur la base d'un service de référence à trafic et structure tarifaire constants. Il s'agit d'un transfert qui est équilibré grâce à l'affectation au crédit du compte régional de la contribution que lui verse l'Etat, à travers les contributions à la S.N.C.F., au titre des services d'intérêt régional. De surcroît, la région n'a pas à prendre en charge le coût des dérives éventuelles du service de référence, ce qui constitue pour elle une garantie contre les variations de coûts dont elle n'aurait pas la maîtrise. En revanche, si la région demande une modification de la consistance du service, le coût de cette modification fait l'objet d'un avenant.

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

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

A l'heure actuelle, on dénombre 18 conventions signées avec les régions :

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

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

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

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

- une convention avec la région Lorraine en 1989.

Les négociations continuent actuellement avec la région Rhône-Alpes et sont en voie d'aboutissement.

On peut constater qu'en 1988, près de 85 % de l'offre des services d'intérêt régional était conventionnée ainsi que 85 % du trafic.

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

Il est probable que la S.N.C.F. aura conventionné l'ensemble des services d'intérêt régional en 1989-1990.

Des financements spécifiques sont de même prévus, hors contrats Etats-Régions, pour les dernières régions qui n'ont pas encore conventionné leur offre ferroviaire régionale.

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

Pour 1990, le montant définitif de la contribution de l'Etat sera arrêté après la signature du nouveau contrat de plan.

CHAPITRE IV

LA DOTATION DE CONTINUITÉ TERRITORIALE AVEC LA CORSE

Depuis 1981, la ligne budgétaire consacrée à la desserte de la Corse regroupe les crédits de la "continuité territoriale" entre l'île et le continent affectés à la desserte maritime et à la desserte aérienne. Les crédits inscrits en 1990 s'élèvent à 771,9 millions de francs contre 753,1 millions de francs en 1989 (+ 2,5 %).

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

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

Cette dotation est calculée sur la base des dépenses constatées l'année précédente, actualisée en fonction de la variation des prix du PIB.

1. Les lignes aériennes

Les crédits affectés à la desserte aérienne s'élèvent à 103 millions de francs en 1990 au lieu de 100,7 millions de francs en 1989.

Les lignes prises en compte sont celles reliant Marseille et Nice d'une part, Ajaccio, Bastia et Calvi d'autre part, assurées par Air France et Air Inter (auxquelles ont été ajoutées, par avenants du 14 février et du 15 octobre 1986, les lignes Marseille-Figari et Nice-

Figari assurées par la compagnie T.A.T., et par avenant du 17 mars 1988 les lignes Toulon-Ajaccio et Toulon-Bastia assurées par la compagnie Air Corse).

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

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

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

a) Conditions d'exploitation de la desserte de bord à bord

Les lignes :

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

Depuis le 1er novembre 1978, ces deux villes sont desservies au départ de Nice par Air France seule, et à compter du printemps 1990, par la nouvelle compagnie Corse méditerranée tandis que les lignes entre le continent et Calvi le sont uniquement par Air Inter.

Les résultats de trafic :

Le trafic enregistré en 1988 par Air France, Air Inter, TAT et Air Corse pour l'ensemble de la desserte de bord à bord (passagers payants, vols réguliers et supplémentaires) a été de 897.800 passagers, au lieu de 856.200 en 1987 (+ 4,9%).

La structure tarifaire :

La grille tarifaire appliquée sur les liaisons bord à bord depuis le 1er juin 1989 est la suivante:

Prix d'un aller simple (FF)	Marseille-Corse	Nice-Corse
Tarif A	359	318
Tarif B	252	218

Les tarifs Toulon-Ajaccio et Toulon-Bastia (Air Corse) sont alignés sur les tarifs Marseille-Corse.

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

Les résultats d'exploitation :

Sur le bord à bord, en application du principe de continuité territoriale, les tarifs mis en place afin de réduire le handicap de l'insularité sont inférieurs en valeur absolue et en niveau kilométrique à ceux pratiqués sur les lignes métropolitaines équivalentes et ne permettent donc pas de couvrir des coûts d'exploitation aggravés par la faiblesse des distances. Il en est résulté en 1988 un déficit moyen par passager de l'ordre de 33 francs pour Air France et Air Inter après versement d'une subvention équivalente à 107 francs par passager.

b)Projet de création d'une compagnie régionale

Conformément aux dispositions de la convention signée le 7 janvier 1986 entre l'Etat et la région de Corse, l'Office des transports de la région Corse a réalisé une étude sur les conditions de création et d'exploitation d'une compagnie aérienne régionale assurant la desserte de bord à bord entre la Corse et le continent.

Le principe de la création d'une compagnie régionale corse a été voté par l'Assemblée régionale corse du 18 février 1988 et celle-ci a décidé le 20 juillet 1988 de participer à la création d'une société d'économie mixte locale au capital de 16 millions de francs. Air France, Air Inter et T.A.T. ont décidé également d'entrer au capital de cette société, qui se décompose comme suit :

Région	8,0 MF
T.A.T.	1,0 MF
Air France	1,0 MF
Air Inter	1,0 MF
SNCM	1,0 MF
Crédit Agricole	1,5 MF
CDC	1,3 MF
SCET	0,2 MF
CADEC	1,0 MF

16,0 MF

Les statuts de la société, dénommée Compagnie Corse Méditerranée, ont été signés en janvier 1989.

L'exploitation de la CCM doit débiter au printemps 1990, avec la mise en service des deux premiers ATR 72, sur les liaisons Nice-Ajaccio et Nice-Bastia, en remplacement des services d'Air France.

Deux autres ATR 72 seront livrés en 1991. La CCM prévoit de les exploiter entre Marseille et la Corse, en remplacement d'une partie des services d'Air-Inter et d'Air-France.

Il est en outre prévu que trois ATR 72 supplémentaires soient livrés en 1993. Avec une flotte de 7 ATR 72, la CCM exploiterait alors la quasi-totalité des liaisons de bord à bord entre la Corse et le continent.

2. Les liaisons maritimes

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

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

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

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

Cette subvention s'élève à 653,2 millions de francs en 1990 en progression de 2,3% par rapport à 1989 (638,5 Millions de francs)

La part la plus importante revient à la S.N.C.M. qui assure près des deux tiers du trafic. La dotation correspondante passera de 490 millions de francs en 1988 à 502 millions de francs. en 1990.

La part revenant à la C.M.N. s'élève respectivement à 137 et 140 millions de francs.

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

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

Le trafic présente, si l'on fait abstraction du fléchissement observé au début de l'année à la suite des événements survenus dans l'île, des évolutions contrastées car, si le tonnage de marchandises s'accroît, le nombre de passagers a tendance à se stabiliser sous l'effet notamment de la concurrence des lignes italiennes qui desservent aussi l'île et dont le trafic s'accroît (+ 110 % sur 5 ans).

L'évolution physique du trafic a ainsi été la suivante :

(en milliers)

	Passagers (nombre)	Marchandises (tonnes)
1983	1.233	1.103
1984	1.174	1.065
1985	1.245	1.076
1986	1.303	1.145
1987	1.298	1.205
1988	1.308	1.283

CHAPITRE V

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

EN PROVINCE

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

1. L'évolution des dotations budgétaires

Les dotations sont résumées dans le tableau ci-dessous pour les années 1989 et 1990.

Transports en commun de province : évolution des crédits

(en millions de francs)

	1989		1990		%	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
Aménagement d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province - tramways - métros	295,0	273,9	330	340	+ 11,8	+ 24,1
Aménagement d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province - plans de circulation	-	-	-	-	-	-
Aides à l'amélioration de la qualité de la productivité des transports urbains (contrats de modernisation)	30	108	20	93	- 33,3	- 13,8
Total	325	381,9	350	433	+ 7,7	+ 13,4

La progression en autorisations de programme ressort à 7,7 % et à 11,8 % pour les seuls crédits de subventions aux infrastructures.

Les dotations inscrites au budget 1990 permettront :

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

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

Par ailleurs, un crédit d'études et de recherche sur les transports collectifs urbains est prévu à hauteur de 2,8 millions de francs (A.P.).

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

Le financement des charges d'exploitation des transports collectifs urbains de province (métro, tramways et autobus), dont le total atteint près de 8 milliards de francs, est réparti pour l'essentiel entre les :

- usagers :	40 %
- collectivités locales :	12 %
- employeurs :	41 %
- autres :	7 %

La part des usagers est représentée par les recettes tarifaires, la part des collectivités locales par les subventions ainsi que les prises en charge des diverses compensations tarifaires et la part des employeurs par le produit du versement transport.

Le versement transport a été institué par la loi du 11 juillet 1973. A l'origine cette taxe, supportée par les entreprises, ne concernait que les communes ou groupement de communes de plus de 300.000 habitants et son taux était plafonné à 1 %, voire 1,5 % pour les villes à infrastructures lourdes. Ces dernières années, cette taxe a été étendue et le seuil d'application a été ramené à 30.000 habitants à compter du 1er juillet 1983, de telle sorte qu'aujourd'hui près de 140 agglomérations ont instauré le versement transport, soit 87 % des agglomérations concernées. 76 d'entre elles ont opté pour ce régime depuis 1983. Parallèlement, le taux maximum en vigueur pour les

villes de 30.000 à 100.000 habitants a été fixé à 0,5 % tandis que le taux maximum pour les grandes villes passait de 1,5 à 1,75 %.

Le montant total de cette taxe est estimé pour 1987 à 4,6 milliards de francs (hors région parisienne) et son produit moyen par habitant varie de 132 F à 337 F selon les villes compte tenu notamment de la disparité des taux appliqués (de 0,1 % à Cambrai par exemple, à 1,5 % à Lyon, Lille ou Marseille).

Le versement transport couvre une part de 41 % du coût d'exploitation des transports équivalente à celle supportée par les usagers (40 %). La situation est différente en région parisienne dans la mesure où les usagers et les collectivités locales supportent une part moins importante (25 % et 10 % environ) du fait de la contribution versée par l'Etat qui, avec une part de plus de 20 %, couvre une partie de la différence ; le solde étant financé par le versement transport (35 % en région parisienne).

La part du versement transport affectée à l'exploitation des autorités organisatrices de transport est égale à près de 70 % du total, le solde de 30 % étant affecté aux investissements sur les réseaux.

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

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

- autorités organisatrices (y compris emprunts) :	54 %
- versement transport :	31 %
- subvention de l'Etat (y compris D.G.D. pour les transports scolaires :	15 %

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

Sur ce point, les différences qui existaient avec la région parisienne commencent à s'estomper. En effet, jusqu'à 1989, le V.T. n'était affecté au financement des investissements qu'en province. En 1990, il sera, grâce à la réforme des taux, affecté aussi à l'investissement en région parisienne. Cependant, la part supportée par le versement transport en province reste importante.

Par ailleurs, la participation des autorités organisatrices est plus importante en région parisienne et celle de l'Etat moins élevée.

4. Les programmes prévus pour 1990

L'Etat a apporté son concours financier à certaines opérations d'équipement de transports urbains en 1989 qui se maintiendra en 1990, soit pour la poursuite de programmes engagés soit pour le lancement d'opérations nouvelles.

a) Opérations financées en 1989 (état prévisionnel)

- Lyon	Poursuite ligne D	140 MF
- Toulouse	Lancement des travaux du métro	63 MF
- Grenoble	Poursuite ligne 2	49 MF
- Marseille	Prolongement ligne 1	30 MF
- Saint-Etienne	Mise en site propre du tramway	7,95 MF
- Lille	Etudes ligne 2	5 MF
		<hr/>
		294,95 MF

b) Opérations prévues en 1990

La priorité sera donnée à la poursuite des opérations en cours de réalisation (Lyon ligne D, Lille 1 bis, Toulouse, Grenoble, prolongement de la ligne n° 1 du métro de Marseille). Il est également prévu d'apporter une subvention à la 2ème ligne de Lille.

La Communauté Urbaine de Strasbourg est dernièrement revenue sur le choix qu'elle avait effectué. Un nouveau projet est à l'étude sur la base d'une solution tramway. Le principe de la prise en considération de l'opération est maintenu. Le montant de la subvention sera déterminé ultérieurement en fonction de la nouvelle définition du projet.

De nouveaux projets pourront être pris en considération parmi ceux dont les études sont les plus avancées (Bordeaux, Reims, Rouen et Rennes) à des dates à déterminer.

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

Le budget des transports terrestres a été majoré par l'Assemblée nationale en deuxième délibération de 2.600.000 F en autorisations de programme et en crédits de paiement.

Cette somme fait l'objet de deux amendements présentés par le Gouvernement, visant à majorer les crédits des chapitres 63-41 "Transports terrestres - Subventions d'investissement" de :

- 500.000 F en autorisations de programme et crédits de paiement pour l'étude de la réalisation d'un véhicule automatique léger en province,

- 2.100.000 F pour les études visant à l'amélioration de la productivité des transports urbains (réalisation d'un silo à voitures).

CONCLUSION

Le projet de budget des transports terrestres pour 1990 satisfait aux besoins de développement des moyens de transports qui conditionnent l'avenir économique de notre pays.

Il traduit de même une volonté de rééquilibrage des dotations entre la province et la région parisienne, sans toutefois ralentir le développement des transports de cette dernière.

S'agissant cependant de la contribution financière de l'Etat à la S.N.C.F., votre commission a regretté les retards intervenus dans la négociation sur le nouveau contrat de plan entre l'Etat et cette entreprise. Après s'être interrogée sur la validité des modalités de calcul de la dotation prévue à cet effet au présent projet de budget, elle a décidé de réduire de 1.000.000.000 de francs les crédits correspondants.

Elle vous propose donc d'adopter ce projet de budget ainsi amendé.

**AMENDEMENT DE REDUCTION DE CREDITS
ADOPTÉ PAR LA COMMISSION**

Article 36

Etat B

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

II. Transports intérieurs

I. Transports terrestres

Titre IV	1.677.709.000 francs
Réduire ces crédits de	1.000.000.000 francs

ANNEXE

APERCU DE LA GESTION DES CREDITS EN 1989

I. LES MANDATEMENTS

L'évolution des mandatements au 30 juin 1989 est retracée dans le tableau suivant :

En Millions de francs

CHAPITRES	Dotation initiale	Transferts	Répartitions	Virements	LFR	Annulations	Mandatements
Titre III							
32.91 - Pensions et retraites	1,040						0,504
35.41/10 - Voies navigables	118,060						121,031
35.41/20 - Transports routiers	0,939						0,184
37.45 - Transports de défense	7,404						6,987
Titre IV							
41.10 - Actions de promotion	2,500						0,000
44.41 - Voies navigables	38,940						29,205
45.13 - Corse	753,088						439,301
45.42 - Transports de voyageurs à courte distance	3 768,780						2 200,475
45.44 - Concours à l'assainissement financier de la SNCF	3 935,000						1 973,500
45.45 - Contribution aux charges d'infrastructures de la SNCF	10 128,120						7 621,500
45.47 - Batellerie	38,000						0,000
46.41/10 - Indemnité compensatrice RATP	3 885,750						2 910,600
46.41/20 - Indemnité compensatrice SNCF	719,270						472,010
46.41/30 - Réductions de tarifs RATP	97,020						62,090
46.41/40 - Réductions de tarifs SNCF banlieue	85,780						52,710
46.41/50 - Villes nouvelles	3,000						0,000
46.42 - Compensation pour tarifs sociaux	1 394,100						879,489
47.41 - Charges de retraite SNCF	12 425,000						9 430,500
47.42 - Régimes sociaux particuliers	950,000						470,465

II. LE DECRET D'AVANCE DU 8 SEPTEMBRE 1989

Le décret d'avance du 8 septembre 1989 a conduit à une annulation d'un crédit de 10,43 millions de francs et d'une autorisation de programme de 36,78 millions de francs.

S'agissant d'un budget d'intervention et d'investissement, aucune ouverture de crédits n'a été effectuée.

Réunie les 8 et 17 novembre 1989 sous la présidence de **M. Christian PONCELET, Président**, votre commission des finances a examiné les crédits du budget de l'Équipement, du logement, des transports et de la mer (II. Transports intérieurs : 1. transports terrestres) pour 1990 sur le rapport de **M. Jean-Pierre MASSERET, rapporteur spécial**.

Elle a décidé, à la majorité, de proposer au Sénat l'adoption du budget de l'Équipement, du logement, des transports et de la mer (II. Transports intérieurs : 1. transports terrestres) pour 1990 sous réserve d'un amendement.