

N° 79

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

Annexe au procès verbal de la séance du 22 novembre 1994.

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 1995, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Jean ARTHUIS,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 19

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

II. Transports :

1. Transports terrestres

Rapporteur spécial : M. Auguste CAZALET

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clouet, Jean-Pierre Masseret, vice-présidents ; Jacques Oudin, Louis Perrein, François Trucy, Robert Vizet, secrétaires ; Jean Arthuis, rapporteur général ; Philippe Adnot, René Ballayer, Bernard Barbier, Jacques Baudot, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Maurice Blin, Camille Cabana, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Mme Paulette Fost, MM. Henry Goetschy, Emmanuel Hamel, Alain Lambert, Tony Larue, Paul Loridant, Roland du Luart, Philippe Maini, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Jacques Mossion, René Régnauld, Michel Sergent, Jacques Sourdille, Henri Torre, René Trégouët, Jacques Valade.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 1530, 1560 à 1565 et T.A. 282.

Sénat : 78 (1994-1995).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
CHAPITRE PREMIER :	
PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	9
I - EVOLUTION D'ENSEMBLE	9
II - PRESENTATION DES PRINCIPALES EVOLUTIONS	10
1. Les concours de l'Etat à la SNCF relatifs au réseau principal.....	10
2. La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens.....	11
3. La contribution de l'Etat aux transports collectifs de province.....	12
4. Les crédits affectés aux voies navigables.....	12
5. Les autres crédits.....	13
CHAPITRE II :	
LA SNCF	15
A. LES CONCOURS DE L'ETAT A LA SNCF	15
B. L'EVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA SNCF	18
1. Le fléchissement du trafic ferroviaire.....	18
a) <i>Le trafic voyageurs</i>	18
b) <i>Le trafic marchandises</i>	19
2. La dégradation de la situation financière de la SNCF.....	20
a) <i>L'exercice 1993</i>	21
b) <i>L'exercice 1994</i>	22
c) <i>Les perspectives pour 1995</i>	22
3. Un endettement catastrophique.....	24

C. LES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF	25
1. La modernisation du réseau classique	26
2. La réalisation du réseau à grande vitesse	27
<i>a) L'objectif : le schéma directeur national</i>	<i>27</i>
<i>b) Les travaux en préparation</i>	<i>30</i>
<i>c) Les travaux à l'étude</i>	<i>31</i>
D. LES EFFORTS DE LA SNCF EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA SECURITE	32
<i>a) Le développement des automatismes</i>	<i>32</i>
<i>b) L'amélioration et la protection des équipements ferroviaires</i>	<i>33</i>
<i>c) Le renforcement de la sécurité des personnes</i>	<i>33</i>
CHAPITRE III :	
LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE	35
A. LE FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE	36
1. L'évolution de la contribution de l'Etat	36
2. L'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation	36
B. LES INVESTISSEMENTS DESTINES AU DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION ILE-DE-FRANCE	37
1. L'évolution des concours de l'Etat	37
2. Les investissements en cours de réalisation	38
3. Les objectifs à long terme : le nouveau schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France	39
C. L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA RATP	41
1. L'évolution du trafic	41
2. La situation financière de l'entreprise	41
3. Les problèmes de sécurité	42
CHAPITRE IV :	
LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE	43
A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	44
1. Les concours de l'Etat	44

a) <i>La réalisation des métros et tramways de province</i>	44
b) <i>L'action en faveur de l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains</i>	45
2. La répartition du financement des transports collectifs urbains et l'évolution du versement de transport	46
a) <i>Le financement de l'exploitation et des investissements</i>	46
b) <i>L'évolution du versement de transport</i>	46
B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS	48
1. Les contrats Etat-départements	48
2. Les contrats de plan Etat-régions	48
CHAPITRE V :	
LES VOIES NAVIGABLES	51
A. L'EVOLUTION DES DOTATIONS BUDGETAIRES	51
1. Les crédits destinés au réseau non concédé à VNF	52
2. Les aides à la batellerie	52
3. La subvention à VNF	53
B. LES MOYENS ET L'ACTION DE "VOIES NAVIGABLES DE FRANCE"	53
1. Les ressources de VNF	54
2. Les dépenses et le programme d'investissement de VNF	55
a) <i>Les dépenses de fonctionnement</i>	55
b) <i>Les dépenses d'entretien et de restauration</i>	56
c) <i>Le programme d'investissement</i>	56
C. LA SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL	59
ANNEXE	61

PRINCIPALES OBSERVATIONS

Première observation

Les crédits affectés au budget des transports terrestres pour 1995 enregistrent une progression de 2,7 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1994.

Cette progression s'explique principalement par la hausse de 3 % des concours versés par l'Etat à la SNCF.

La hausse de ces concours, qui représentent 84 % du budget, est due pour l'essentiel à l'augmentation de 332 millions de francs de la contribution aux charges d'infrastructures, et surtout à la progression de 568 millions de francs de la dotation à la caisse de retraites.

Par ailleurs, la subvention d'investissement de 240 millions de francs, accordée hors contrat de plan, est débudgétisée et financée par le Fonds d'intervention des transports terrestres et fluviaux.

Deuxième observation

La situation de la SNCF, déjà dramatique en 1993, s'est encore détériorée en 1994.

En 1993, la SNCF avait limité son déficit à 7,7 milliards de francs grâce à une progression de 3 milliards de francs des recettes exceptionnelles, son résultat d'exploitation étant négatif de 1,5 milliard de francs.

En 1994, elle ne pourra vraisemblablement pas compter sur les cessions d'actifs pour réduire le déficit. Le résultat exceptionnel est en effet en baisse de 535 millions de francs du fait du report de certaines opérations.

Mais plus profondément, la dégradation du résultat de la SNCF s'explique par deux causes essentielles : le poids de sa dette et la réduction de son chiffre d'affaires.

Le poids des charges de la dette devient insupportable (10,3 milliards de francs en 1993, 11,8 milliards de francs en 1994 pour la part supportée par la SNCF) ; l'encours de la dette à la charge de la SNCF s'élevait à 146 milliards de francs au 30 juin 1994.

Quant au chiffre d'affaires, le budget de l'entreprise pour 1994 tablait sur une augmentation : c'est le contraire qui s'est produit.

A la fin du mois de juin 1994, les nouvelles prévisions pour l'année donnaient des recettes d'exploitation en baisse de 1.575 millions de francs par rapport au budget initial. Ceci est dû essentiellement à un niveau plus faible qu'espéré des recettes voyageurs. Les résultats obtenus à fin mai sont en retrait de 4,3 % par rapport aux prévisions initiales, le niveau de reprise du deuxième semestre reste incertain, et la mise en exploitation commerciale d'EUROSTAR (TGV du tunnel sous la Manche) a été décalée.

L'ensemble de ces éléments conduit à prévoir un résultat comptable 1994 voisin de - 9 milliards de francs contre - 7,2 milliards de francs au budget.

Le nouveau président de la SNCF, M. Jean Bergognoux, tente de réagir à cette situation par un programme ambitieux de reconquête de la clientèle destiné à augmenter le chiffre d'affaires de 25 % en trois ans.

Cette reconquête passe par une remobilisation du personnel et un changement profond dans les méthodes commerciales de l'entreprise.

Cependant, la réussite de ce plan, que votre rapporteur appuie, ne pourrait restaurer à elle seule la situation financière de la SNCF, celle-ci voyant croître inexorablement sa dette en raison d'un programme d'investissement trop lourd compte tenu de la faiblesse des capitaux propres de l'entreprise.

La prise en charge directe d'une nouvelle partie de cette dette par l'Etat dans le cadre du contrat de plan 1995-1999 n'est donc pas à exclure.

Troisième observation

Les indemnités compensatrices destinées au fonctionnement des transports collectifs parisiens sont augmentées de 7,6 % en ce qui concerne la RATP et de 8,4 % en ce qui concerne la SNCF-banlieue, soit une augmentation totale de 383 millions de francs par rapport à 1994.

Le rendement du versement de transport (9,4 milliards de francs en 1993) reste trop faible pour que cette progression soit endiguée. La disposition de l'article 50 du présent projet, qui revient partiellement sur l'exonération dont bénéficient les entreprises installées dans les villes nouvelles, n'est pas de nature à infléchir fortement cette tendance.

L'ensemble des contributions aux transports collectifs en Ile-de-France connaît une hausse sensible : 7,3 % à 5.636 millions de francs.

Cette augmentation importante se fait malgré un alourdissement de la part de l'usager dans le financement du transport urbain : 3 points de hausse tarifaire au-dessus de l'inflation en 1994, après une hausse en termes réels proche de 4 points en 1993.

Il est nécessaire de mettre en place une politique d'accompagnement de ces augmentations tarifaires afin de ne pas détourner les voyageurs d'Ile-de-France du transport en commun. En pareil cas, l'effet serait négatif pour les finances publiques comme pour la circulation routière.

Quatrième observation

Les investissements destinés aux infrastructures de transports collectifs diminuent globalement, aussi bien en Ile-de-France qu'en province.

Votre rapporteur observe qu'en crédits de paiement, les montants en cause se rapprochent entre l'Ile-de-France (596 millions de francs) et la province (578 millions de francs).

Cinquième observation

L'année 1995 constituera un test pour la mise en place d'une véritable politique des voies navigables.

Le Gouvernement paraît enfin décidé à lancer les travaux de mise à grand gabarit des liaisons Seine-Escaut et Saône-Rhin.

La liaison Saône-Rhin est la plus avancée, ne serait-ce que parce qu'une déclaration d'utilité publique, aujourd'hui très ancienne, a déjà été obtenue. Elle pourrait bénéficier de 270 millions de francs en 1995 (sur un coût total estimé de 18 milliards de francs) afin de mettre en place le bief Niffer-Mulhouse. Ce montant encore modeste serait l'amorce d'une montée en charge qui pourrait avoisiner les 2 milliards de francs par an à partir de 1998.

Le principe d'une filiale commune à EDF et à la CNR est d'ores et déjà arrêté afin d'aménager les 229 km de canal devant être mis à grand gabarit (passage de navires de 1500 tonnes).

Quoique jugée prioritaire, la liaison Seine-Escaut est en retrait, mais pourrait bénéficier également d'une montée en charge, certes plus modeste (10 millions de francs en 1995, 600 millions de francs en 1999). D'un coût plus réduit (10 milliards de francs), cette liaison est d'une rentabilité plus probable, puisqu'elle relierait le grand bassin du nord de l'Europe à l'agglomération parisienne.

Dans ce contexte, VNF bénéficiera d'un budget de 1.224 millions de francs (en augmentation de 10,4 % sur 1994), dont une part très faible (94 millions de francs) reste à la charge directe de l'Etat.

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

I - EVOLUTION D'ENSEMBLE

Les moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement) demandés pour les transports terrestres en 1995 atteignent 44,2 milliards de francs, en progression de 2,8 % en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1994.

Le tableau suivant retrace l'évolution des grandes masses de ce budget :

(millions de francs)

	Crédits votés pour 1994	Crédits demandés pour 1995	Evolution 1995/1994 (en %)
Dépenses ordinaires (DO) :			
Titre III : moyens des services	14,16	13,71	- 3,2
Titre IV : interventions publiques	41.471,55	42.886,65	+ 3,4
Total dépenses ordinaires	41.485,71	42.900,36	+ 3,4
Dépenses en capital :			
Crédits de paiement (CP).....	1.532,78	1.300,55	- 15,2
Autorisations de programme (AP)	1.916,25	1.218,70	- 46,4
Total des moyens de paiement (DO + CP)	43.018,49	44.200,91	+ 2,7
Total des moyens d'engagement (DO + AP)	43.401,96	44.119,06	+ 1,6

Les dépenses ordinaires, constituées pour l'essentiel de crédits d'interventions publiques, s'élèvent à 42,90 milliards de francs, ce qui représente une augmentation de 3,4 % par rapport à 1994.

Les dépenses en capital, minoritaires au sein de ce budget, avec un montant de 1,30 milliard de francs en crédits de paiement et de 1,22 milliard de francs en autorisations de programme, font en revanche l'objet d'une diminution sensible, atteignant respectivement - 15,2 % pour les crédits de paiement et - 46,4 % pour les autorisations de programme.

II - PRESENTATION DES PRINCIPALES EVOLUTIONS

1. Les concours de l'Etat à la SNCF relatifs au réseau principal

Les concours de l'Etat à la SNCF sont en principe versés dans le cadre d'un contrat de plan quinquennal. Alors que le plan en cours échoit fin 1994, le prochain ne sera conclu que pour la période 1996-2000. Les subventions à la SNCF sont donc reconduites en 1995 sur le canevas du plan actuel.

Ces concours atteignent un montant de 36.339,25 millions de francs dans le projet de budget des transports terrestres pour 1995, en augmentation de 3 % sur 1994.

Cette augmentation des concours versés par l'Etat dans un cadre analogue à celui du contrat de plan s'explique par l'évolution des dotations suivantes :

- **la contribution aux charges d'infrastructure** connaît une augmentation modérée (+ 2,8 % contre + 20 % en 1994) et il faut tenir compte de la suppression, dans le budget des transports terrestres, de la subvention d'équipement de 243 millions de francs versée hors contrat de plan ;
- **la contribution aux charges de retraite** enregistre une progression sensible de 568 millions de francs, soit + 4,3 % pour un montant de 13.691 millions de francs. L'évolution de cette contribution explique à elle seule plus de la moitié de la progression globale des dotations relatives au réseau principal. Le déséquilibre démographique de la SNCF s'aggrave en effet par suite des compressions nettes d'effectifs liées aux départs en retraite (8.000 en 1993, 7.800 en 1994) ;

- il faut enfin rappeler que l'Etat prend en charge 32,4 milliards de francs d'encours de la dette de la SNCF, ce qui lui coûtera 4,3 milliards de francs en 1995.

2. La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens

La contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs parisiens s'élève à 5,6 milliards de francs en 1995, en augmentation de 7,3 % par rapport à 1994.

◆ **Les indemnités compensatrices versées à la RATP et à la SNCF-banlieue représentent, avec 5.344 millions de francs en 1995, 95 % du total.**

Ces indemnités, destinées à compenser l'écart entre les tarifs fixés par les pouvoirs publics et le prix de revient du transport, font l'objet d'un ajustement à la hausse par rapport à leur niveau de 1994, de + 7,6 % pour la RATP et de + 8,4 % pour la SNCF-banlieue.

Cette hausse sensible est due au faible rendement du "versement de transport", payé par les entreprises, et destiné aussi à compenser cet écart de coût.

Les crédits destinés à compenser les réductions de tarifs connaissent une stabilisation tant pour la RATP que pour la SNCF.

◆ **Les subventions d'investissement aux transports collectifs en Ile-de-France diminuent de 22,8 % en autorisations de programme (555,0 millions de francs) ainsi qu'en crédits de paiement (- 1,4 % à 596,5 millions de francs).**

Ces crédits, complétés par les dotations prévues au compte d'affectation spéciale pour l'aménagement de l'Ile-de-France (166 millions de francs), s'inscrivent dans le cadre du contrat de plan conclu entre l'Etat et la région pour la période 1994-1998.

Ils permettront en 1995 la poursuite des opérations suivantes : liaisons Météor et Eole, ligne D du RER (jonction gare de Lyon-Châtelet), ainsi que la correspondance de la ligne C du RER avec Météor à la gare Massena. Ils financeront également la ligne 13 Saint-Denis-Université, le réseau Orbitale (Trans Val de Marne, Tramway Saint-Denis-Bobigny, Trans Val de Seine) la liaison Issy-Défense et la grande ceinture ouest.

3. La contribution de l'Etat aux transports collectifs de province

A la différence des transports collectifs en Ile-de-France qui font l'objet d'une contribution de l'Etat, tant pour leur fonctionnement que pour les investissements, les transports collectifs de province ne reçoivent de la part de l'Etat que des subventions d'investissement, qui atteignent en 1995 574 millions de francs d'autorisations de programme, soit une diminution de 14,8 % par rapport à 1994.

En revanche, les crédits de paiement sont en forte hausse, à 578,2 millions de francs (+ 36,7 %), ce qui fait suite à une réduction du quart en 1994.

La participation de l'Etat à la réalisation de métros et de tramways dans les grandes villes telles que Lille, Strasbourg, Rouen, Lyon, Bordeaux et Grenoble, s'élève à 513 millions de francs d'autorisations de programme (contre 614 millions de francs en 1994). 501,9 millions de francs sont demandés en crédits de paiement contre 361 millions de francs en 1994.

Par ailleurs, en autorisations de programme, 61 millions de francs sont destinés à la politique contractuelle avec les collectivités locales, dont 23 millions en faveur des transports urbains et 38 millions en faveur des transports interurbains.

4. Les crédits affectés aux voies navigables

Depuis l'adoption de l'article 124 de la loi de finances pour 1991, l'Etat ne conserve plus que des compétences résiduelles en matière de voies navigables (voies non reliées au réseau principal et voies gérées par les services annexes des ports autonomes maritimes).

Le réseau principal est géré par "Voies navigables de France", établissement public industriel et commercial.

Aussi l'essentiel de l'action de l'Etat consiste-t-il en une subvention à Voies navigables de France (70 % des dotations aux voies navigables) et à l'action économique en faveur de la batellerie.

Les moyens de paiement affectés aux voies navigables dans le projet de loi de finances pour 1995 atteignent un montant de 120,5 millions de francs, ce qui correspond à une diminution de 17,7 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1994.

Ils sont pris partiellement en charge par une dotation de 109 millions de francs provenant du compte d'affectation spéciale "Fonds d'investissement des transports terrestres et fluviaux".

◆ Les crédits destinés à l'entretien du réseau non concédé à VNF sont maintenus à 1,5 million de francs.

◆ Le plan de soutien en faveur de la batellerie, déjà prolongé d'un an en 1994, est reconduit et reçoit une dotation de 20 millions de francs. Il est destiné à la modernisation du secteur et à la réduction des surcapacités.

◆ Une dotation de 5 millions de francs de crédits de paiement est prévue pour la restauration des voies continuant à être gérées par l'Etat.

Enfin, la subvention d'investissement accordée à l'établissement public VNF pour la restauration du réseau qui lui est confié reste stable. Ses missions principales seront l'instruction puis les travaux de liaison à grand gabarit des bassins de la Seine et du Nord (Seine-Escaut) et la liaison Saône-Rhin, en partenariat avec la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et Electricité de France (EDF).

5. Les autres crédits

◆ Les crédits affectés aux régimes sociaux particuliers passent de 924,50 à 897,50 millions de francs, en raison de la réduction de la dotation consacrée au financement des retraites des anciens agents des services publics d'Afrique du Nord et d'Outre-mer.

◆ Les aides au développement de la productivité des transports de marchandises, qui sont notamment destinées au financement du développement du transport combiné (plates-formes multimodales) sont réduits à 7 millions de francs en autorisations de programme. Ils pourraient bénéficier de 300 millions de francs du Fonds d'investissement des voies navigables.

◆ Enfin, les crédits de recherche s'élèvent à 64,2 millions de francs d'autorisations de programme, dont 54,2 millions pour le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports (FARIT).

CHAPITRE II

LA SNCF

S'élevant à un montant global de près de 38 milliards de francs en 1995, la contribution de l'Etat à la SNCF représente la principale masse du budget des transports terrestres, soit 85 % du total des crédits.

Cette contribution résulte, pour plus de 36 milliards de francs des subventions au réseau principal, selon le canevas défini par le contrat de plan 1990-1994, en l'attente de la signature du contrat 1996-2000.

A. LES CONCOURS DE L'ETAT A LA SNCF

L'année 1995 sera, pour la SNCF, une année charnière : celle de la négociation du nouveau contrat de plan, et du démarrage du plan de redressement annoncé par le président Jean Bergougnoux

Elle aura besoin du soutien de l'Etat.

L'évolution des différents concours de l'Etat à la SNCF inscrits dans le budget des transports terrestres est retracée dans le tableau ci-après.

Concours de l'Etat à la SNCF

(millions de francs)

	1994	1995	Evolution en %
Compensation des missions de service public :			
◊ Contributions aux lignes maintenues pour la Défense	7,20	6,60	- 8,3
◊ Transports de voyageurs :			
• contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional	4.145,81	4.208,06	+ 1,5
• organisation de dessertes à courte distance	61,45	62,37	+ 1,5
◊ Compensations tarifaires :	1.789,78	1.837,80	+ 2,7
◊ Banlieue parisienne :			
• indemnité compensatrice	690,00	748,00	+ 8,4
• réduction de tarifs	140,00	140,00	0,0
Harmonisation des conditions de concurrence :			
◊ Contribution aux charges d'infrastructures	11.854,72	12.186,83	+ 2,8
◊ Contributions aux charges de retraite.....	13.123,00	13.691,00	+ 4,3
Concours au service annexe d'amortissement de la dette.....	4.282,29	4.346,59	+ 1,5
Subventions d'investissement (CP) :			
• réseau principal (contrats Etat-régions) ..	243,00	240,00 (1)	- 1,2
• banlieue parisienne	319,83	348,70	+ 9,0
TOTAL	36.657,08	37.815,95	+ 3,2

(1) Prise en charge par le fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables

Le montant total de ces concours s'élève à 37,8 milliards de francs en 1995, en augmentation de 3,2 % par rapport à 1994. Ils concernent, pour l'essentiel, à hauteur de plus de 36,3 milliards, le réseau principal ; le reliquat, soit un peu plus d'un milliard de francs, étant affecté au réseau de la banlieue parisienne.

Ils correspondent à deux objectifs essentiels : la compensation des missions de service public imposées à la SNCF et l'harmonisation des conditions de concurrence avec les autres moyens de transport.

La compensation des missions de service public justifie le versement à la SNCF :

- d'une contribution pour le maintien des installations nécessaires aux besoins de la défense du pays ;
- d'une contribution à l'exploitation des services régionaux de transports de voyageurs d'un montant de 4,21 milliards de francs en 1995 ;
- d'une compensation au titre de tarifs sociaux d'un montant de 1,84 milliard en 1995 ;
- et d'une contribution à l'équilibre des comptes de l'activité du transport de voyageurs dans la région parisienne, soit 888 millions de francs en 1995, comprenant une indemnité compensatrice et une compensation pour les réductions de tarifs accordées sur le réseau banlieue. La forte hausse de ces deux postes provient du montant plus faible qu'escompté de la part des entreprises (versement de transport) lié à l'érosion de la masse salariale en période de crise.

L'harmonisation des conditions de concurrence justifie, pour sa part, le versement par l'Etat d'une contribution aux charges d'infrastructures tendant à tenir compte des responsabilités spécifiques confiées à la SNCF en matière d'infrastructures et d'une contribution aux charges de retraite.

Ces contributions sont en augmentation respective de 2,8 % et 4,3 % par rapport à leurs montants de 1994.

L'accroissement de ce premier poste est lié aux besoins occasionnés par la réalisation du schéma directeur des trains à grande vitesse.

La hausse de la contribution aux charges de retraite, supérieure à l'inflation prévue (1,9 % en moyenne en 1995) est liée à la dégradation continue de la structure démographique de la Caisse de retraites. Au cours de l'exercice 1993, l'entreprise est passée de 195.000 actifs à 188.800. Et les années à venir devraient la voir réduire encore le nombre d'emplois (177.900 cheminots actifs fin 1995).

Enfin, l'Etat apporte son concours à l'**assainissement de la situation financière de la SNCF** par un versement de 4,3 milliards de francs au service annexe d'amortissement de la dette, en application de l'article 28 du contrat de plan (1990-1994). Ce service annexe, doté d'une comptabilité séparée, a été mis en place à compter du 1er janvier 1991, afin de gérer la partie de la dette correspondant aux déficits cumulés de l'entreprise nationale à la fin du précédent contrat de plan, soit 38 milliards de francs.

B. L'EVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA SNCF

La situation financière de la SNCF est très mauvaise, voire désastreuse, ce qui s'explique à la fois par l'évolution défavorable du trafic au cours de la période récente, un endettement très lourd générateur de frais financiers élevés, et un programme d'investissement ambitieux, générateur d'endettement.

1. Le fléchissement du trafic ferroviaire

Le tableau suivant retrace l'évolution récente du trafic de la SNCF, en milliards de voyageurs-kilomètres pour les voyageurs et en milliards de tonnes-kilomètres pour les marchandises.

	1991	1992	1992/1991 en %	1993	1992/1993 en %	1er semestre 94/1er semestre 93
Trafic voyageurs :						
Réseau principal.....	52,35	52,93	+ 1,1	48,57	- 8,2	- 1,6
Banlieue parisienne	9,95	9,94	- 0,1	9,85	- 0,9	- 3,1
TOTAL.....	62,30	62,87	+ 0,9	58,42	- 7,2	- 1,8
Trafic fret (trafic wagons)	49,40	48,19	- 2,5	43,60	- 9,5	+ 7,7

a) Le trafic voyageurs

L'année 1993 a constitué une très mauvaise surprise car la SNCF avait espéré un redressement grâce notamment à la mise en service du TGV Nord. La production a connu un recul de plus de 7 %, le trafic total repassant sous la barre des 60 milliards de voyageurs-kilomètres pour la première fois depuis 1987.

Cette chute brutale a deux origines :

- la mauvaise conjoncture économique, déjà responsable de la baisse du trafic en 1991 et au deuxième semestre 1992 ;

- la mise en place prématurée du système de réservation SOCRATE, qui a contraint physiquement de nombreux voyageurs à employer un autre moyen de transport, faute pour eux de parvenir à réserver une place ou obtenir un billet.

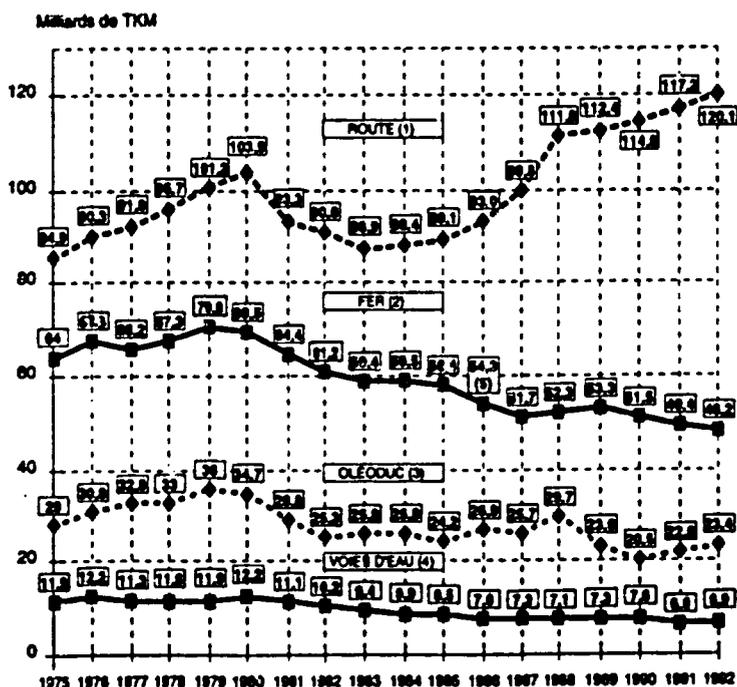
Les séquelles de ces difficultés sont encore perceptibles au premier semestre 1994, puisque malgré la reprise conjoncturelle, le trafic continue de diminuer : - 1,8 %. Cependant, le trafic des TGV s'est redressé (+ 2,4 %). Les trains rapides nationaux et les services régionaux de voyageurs continuent, mais de façon atténuée, la dégringolade de 1993 (- 4,1 %).

b) Le trafic marchandises

Le trafic de marchandises, dont l'évolution est étroitement liée à la conjoncture économique générale est sur la voie du redressement : + 7,7 % en glissement annuel au premier semestre 1994.

Il est encore trop tôt pour affirmer qu'il s'agit d'une inflexion par rapport au déclin de la SNCF dans ce secteur depuis quinze ans, car l'année 1993 avait été très mauvaise (43,6 milliards de tonnes-kilomètres contre 48,2 en 1992).

ÉVOLUTION COMPARÉE DES TRAFICS PAR MODE



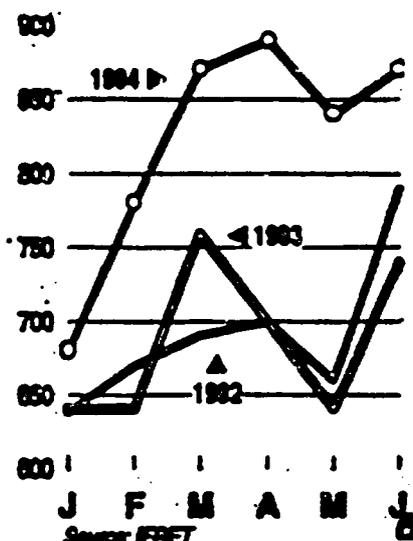
(1) Véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile et de moins de 16 ans d'âge.
 (2) Y compris détail et cabs et wagons de particuliers vidés.
 (3) Chéminés de plus de 50 km. Une nouvelle statistique a été établie pour le trafic des chéminés, qui prend notamment en compte le trafic et arrimage des chéminés de plus de 50 km.
 (4) Y compris transit.
 (5) Le chiffre de 1988 comporte une évolution forfaitaire des wagons de particuliers vidés qui n'est plus prise en compte par la SNCF.

Dans ce contexte, le transport combiné continue de progresser proportionnellement : 19,3 % du total en 1993 contre 17,2 % en 1992. Mais il stagne en valeur absolue : 8,4 milliards de tonnes-kilomètres en 1993 contre 8,3 en 1992. La SNCF continue ses efforts en ce sens, qui pourraient porter leurs fruits dans le domaine du fret international.

Les chiffres du premier semestre 1994 sont encourageants, puisque le trafic combiné serait en hausse de 20 %.

Evolution du transport combiné

(millions de tonnes -kilomètres)



Source : Les Echos.

2. La dégradation de la situation financière de la SNCF

La situation financière de la SNCF tend à se dégrader depuis plusieurs années, comme le montre l'évolution du résultat net :

(millions de francs)

1989	+ 138
1990	+ 17
1991	+ 6
1992	- 2.956
1993	- 7.707
1994 (*)	- 9.025

(*) prévisions SNCF fin juin 1994.

Si l'un des principaux objectifs du contrat de plan, à savoir le maintien de l'équilibre des comptes, a pu être atteint au cours des deux premières années de son exécution, il s'est produit en 1992 un retournement conduisant à un déficit explosif.

a) L'exercice 1993

L'exercice 1993 s'est déroulé le long d'une sorte de spirale dépressive. Le déficit prévisionnel est ainsi passé de 2,8 milliards de francs mi-1992 à 6 milliards de francs dans le rapport annuel de la SNCF pour 1992, puis à 7 milliards de francs selon les prévisions de l'entreprise en juin 1993.

Devant le Sénat, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme avait annoncé un déficit de **plus de 8 milliards de francs** à l'occasion du débat sur les transports intérieurs des 29 et 30 septembre 1993.

Ce déficit a finalement été limité à 7,7 milliards de francs, grâce à une progression de 3 milliards de francs des produits exceptionnels par rapport à 1992.

L'analyse sommaire des comptes de la SNCF pour 1993 confirme cette situation détériorée :

◆ Le résultat brut d'exploitation est en forte baisse par rapport à 1992 à 5,8 milliards de francs alors qu'il était prévu en hausse de 17 % à 10,4 milliards de francs. La capacité d'autofinancement est déficitaire de 2,1 milliards de francs. Cette évolution indique que la rentabilité même de l'activité de la SNCF est en cause :

- les charges d'exploitation sont en hausse de 1 milliard de francs, niveau inférieur à ce qui était prévu, du fait de la réduction des effectifs (les charges de personnel concourent pour 55 % de ce poste) et grâce à une baisse de 1 milliard des consommations intermédiaires ;
- les recettes d'exploitation sont en baisse de 3,2 % par rapport à 1992 (à 78,8 milliards de francs).

◆ Les charges financières sont en hausse de 1,5 milliard de francs à 12,6 milliards de francs, portant le résultat financier à - 7,4 milliards de francs (contre - 6,8 milliards de francs en 1992). Le service de la dette à long terme, en progression de 1,4 milliard de francs à 11,6 milliards de francs explique cette dérive, malgré une baisse du taux d'intérêt moyen de cette dette (de 9,65 % à 8,75 %).

b) L'exercice 1994

Etabli sur des hypothèses relativement optimistes, le budget de l'exercice 1994 se révèle d'une exécution décevante.

	1993 Résultats	1994 Budget	1994 Situation à fin juin	1994 Ecart fin juin/budget
Recettes d'exploitation	74.268	78.318	76.743	- 1.575
Dépenses d'exploitation	68.453	70.412	70.273	- 139
Excédent brut d'exploitation	5.815	7.906	6.470	- 1.436
Amortissements et provisions nets.....	- 7.363	- 8.348	- 8.279	69
Résultat d'exploitation.....	- 1.548	- 442	- 1.809	- 1.367
Résultat financier.....	- 7.437	- 8.762	- 8.677	85
Résultat exceptionnel.....	1.278	1.996	1.461	- 535
Résultat comptable.....	- 7.707	- 7.208	- 9.025	- 1.817

A la fin juin, les nouvelles prévisions pour l'année donnent des recettes d'exploitation en baisse de 1.575 millions de francs par rapport au budget initial. Ceci est dû essentiellement à des recettes voyageurs inférieures à ce qui était escompté.

Les résultats obtenus à fin mai sont en retrait de 4,3 % par rapport aux prévisions initiales, le niveau de reprise du deuxième semestre reste incertain et la mise en exploitation commerciale d'EUROSTAR (TGV du tunnel sous la Manche) a été reportée.

Le résultat exceptionnel baisse de 535 millions de francs en raison du décalage de certaines cessions d'actifs.

Malgré la reprise du fret, l'entreprise table sur un résultat comptable de - 9 milliards de francs.

c) Les perspectives pour 1995

La SNCF compte sur l'évolution favorable de la conjoncture, mais prend également des mesures en vue d'améliorer son résultat en 1995.

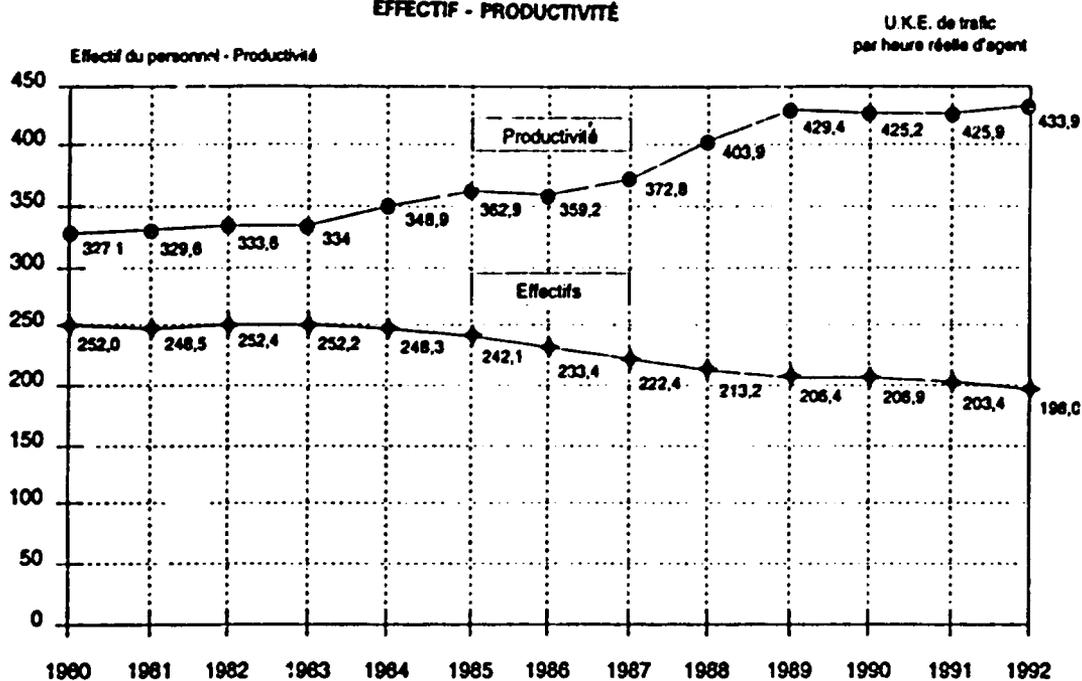
Elle s'est fixée quatre axes d'efforts à fournir : accroître les recettes voyageurs, stabiliser les recettes du fret, augmenter la productivité et maîtriser la masse salariale.

En matière de recettes fret, la situation est nettement en voie d'amélioration. L'effort portera sur la commercialisation des trains entiers et sur le transport combiné, car le transport par wagon isolé est en voie de dépérissement rapide.

S'agissant des recettes voyageurs, le Président Bergougnoux a fixé aux cheminots un objectif d'augmentation du chiffre d'affaires de 25 % en trois ans. La politique commerciale sera modifiée en conséquence. Elle serait davantage orientée vers la qualité du service (rapidité, accueil, confort) que sur les tarifs (qui deviendraient moins rigides).

En matière de productivité, les gains devraient dépasser 12 % sur la période 1992-1995. Ces gains avaient marqué le pas de 1989 à 1992.

EFFECTIF - PRODUCTIVITÉ



* U.K.E. = expression du volume total de trafic en nombre équivalent à des voyageurs - nombre de 2^e classe places + places, en trains rapides ou express.

Enfin, la maîtrise de la masse salariale passe par de nouvelles réductions d'effectifs. La SNCF ne remplace que très partiellement (1/7e à 1/8e environ) les cheminots partis en retraite. En 1995, 4.800 emplois seront supprimés : 6.800 départs en retraite ne donneront lieu qu'à 2.000 embauches.

3. Un endettement catastrophique

Le ratio fonds propres sur endettement à long terme s'est encore dégradé en 1993, passant de 58,5 % à 42,8 % (78 % en 1991). La dégradation se poursuivra en 1994.

Les charges financières de plus en plus élevées qui obèrent les comptes de la SNCF sont la conséquence d'un endettement considérable. Au 31 décembre 1993, l'encours total de la dette à long terme de la SNCF s'élevait en effet à 164,4 milliards de francs, dont 132,0 à la charge de l'entreprise elle-même, le reliquat soit 32,4 milliards de francs étant à la charge de l'Etat.

La structure de cet endettement fait apparaître une part de 18 % de la dette libellée en devises et une part de plus des quatre cinquièmes à taux fixe. La SNCF se finance de plus en plus en francs et à taux fixe.

Le poids de la dette devrait encore s'alourdir au cours des prochaines années : elle pourrait atteindre, à la fin 1994, 188,5 milliards de francs, dont 155,8 milliards hors service annexe.

La charge totale de la dette (à court terme et à long terme) a atteint 13,1 milliards de francs en 1992 et 14,1 milliards de francs en 1993 (dont 3,2 milliards pour le service annexe).

En 1994, elle peut être évaluée à un montant total de 15 milliards de francs (dont 3 milliards pour le service annexe).

La part prise en charge par la SNCF représente 27 % du chiffre d'affaires et 40 % de la valeur ajoutée. Elle excède désormais le niveau de 1990, avant le transfert de 38 milliards de francs d'encours à l'Etat. En moins de trois ans, l'effet de cette réforme aura été annulé.

L'amélioration des conditions de financement sur les marchés constatée en 1993 n'a malheureusement pas continué en 1994. Cependant le niveau moyen des taux lors de cet exercice devrait rester proche de celui de 1993.

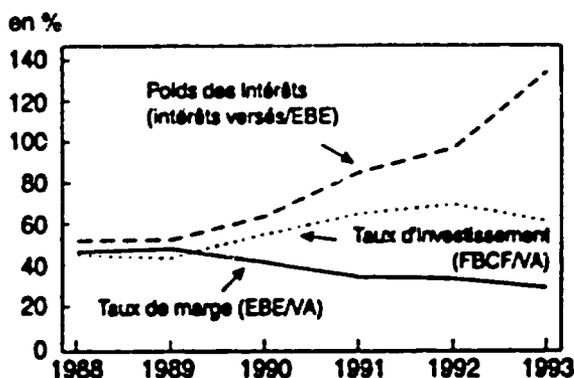
Dans ce contexte, la dette de la SNCF devrait s'accroître encore de 18 milliards de francs en 1995 pour atteindre un montant voisin de 206 milliards de francs (dont 31 milliards de francs au titre du service annexe d'amortissement, incombant à l'Etat).

Le Président Bergougnoux a indiqué que sur la tendance actuelle, la dette pourrait s'élever à 300 milliards de francs en 2000.

L'entreprise continuera à céder des actifs, notamment des filiales, des participations (telles que ses 12,3 % du capital d'Air Inter) et des biens fonciers et immobiliers (elle l'a fait pour 540 millions de francs en 1993). Mais ceci ne suffira probablement pas

Une nouvelle prise en charge directe par l'Etat d'une partie de cette dette n'est donc pas exclue, car on voit mal comment la SNCF pourrait retrouver l'équilibre avec un service de la dette supérieur à 20 milliards de francs par an.

Les ratios financiers de la SNCF



Source : Comptes nationaux 1993, Insee

C. LES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF

Le tableau ci-après présente l'évolution des programmes d'investissement de la SNCF en 1993, 1994 et 1995.

En 1993, les investissements réalisés par la SNCF ont atteint un montant global de 20,0 milliards de francs, dont 15,6 milliards au profit du réseau principal.

Le programme prévu pour 1994 s'élève à 17,1 milliards de francs en forte réduction (14,5 %) par rapport à 1993.

L'enveloppe d'investissements prévue par la SNCF pour 1995, soit 21,5 milliards de francs, est en progression par rapport aux montants des années précédentes (de 25,7 % par rapport à 1994). Ces investissements sont néanmoins divisés par 3 depuis 1991. Un tiers de ce poste sera consacré aux différentes lignes de TGV.

Les investissements de la SNCF 1993 à 1995

(millions de francs hors taxes)

	1993 Résultat	1994 Prévisions	1995 Propositions SNCF
Réseau principal classique	7.461	6.750	8.800
TGV	8.125	5.653	5.348
Réseau régional Ile-de-France	2.614,3	2.831,6	3.160
(programme normal)			
Ile-de-France	1.827,2	1.822	1.916,5
(programme spécial) (1)			
TOTAL	20.027,5	17.056,6	21.459,5

(1) Financé par subventions et prêts spéciaux.

Le Conseil de direction du FDES a demandé plusieurs simulations tendant à réduire le volume prévu pour 1995.

1. La modernisation du réseau classique

Le montant total des opérations en cours ou programmées sur le réseau classique pour 1994 s'élève à 6.750 millions de francs de crédits de paiement. Pour 1995, la SNCF a demandé 8.800 millions de francs de crédits de paiement.

Concernant le **matériel roulant**, les principales opérations en cours sont les suivantes :

- la poursuite du programme d'acquisition de locomotives électriques bi-courant à raison de 22 unités par an en vue du renouvellement du parc ;
- l'achat de 5 automotrices (voyageurs) à voie étroite ;
- l'achat d'autres matériels dont 60 locotracteurs et 150 wagons.

Concernant l'infrastructure, la priorité est donnée au programme de sécurité dont le projet principal est la réalisation d'un contrôle de vitesse.

Le programme d'électrification est quasiment achevé, ne reste que la continuation des travaux en cours sur les lignes Mantes-Caen-Cherbourg et Franois-Saint-Amour.

Enfin, des efforts sont menés en vue d'une amélioration de l'offre de transport de marchandises, notamment grâce à la mise en place d'équipements permettant de favoriser le **développement du transport combiné**. Le ministre des transports suggère qu'une enveloppe de 300 millions de francs lui soit réservée sur le milliard de francs restant à répartir du fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables. Votre rapporteur appuie cette proposition : les développements récents ont montré que ce mode de transport pouvait être compétitif sur les trajets de plus de 500 km ou pour les transports internationaux.

Depuis le début de l'année 1994, une seule ligne d'intérêt régional a été fermée : Aurillac-Bort-les-Orgues dont l'occupation moyenne par train était de cinq voyageurs.

Cette fermeture s'est faite en accord avec le Conseil régional d'Auvergne.

2. La réalisation du réseau à grande vitesse

a) L'objectif : le schéma directeur national

Le schéma directeur national a été entériné par le décret du 1er avril 1992. Il a décidé la création de 4.700 kilomètres de lignes nouvelles.

Au moment de l'adoption du schéma directeur, 700 kilomètres de liaisons étaient déjà en service : une partie du TGV Sud-Est et du TGV Atlantique (1981 et 1990). Le TGV Nord a été mis en service le 23 mai 1993.

Depuis, deux autres tronçons ont été mis en service :

- le TGV Rhône-Alpes, avec le contournement Est de Lyon jusqu'à Valence (inauguration de la gare de Satolas les 28 juin et 3 juillet 1994) ;
- le contournement Est de Paris (Roissy-Marne-la-Vallée) le 29 mai 1994.

Le coût initial de la réalisation du schéma directeur, qui est un document de planification à long terme et non de programmation, était évalué à 210 milliards de francs dont 180 milliards de francs en infrastructures et 30 milliards de francs en matériel roulant. Depuis, environ 11 milliards de francs de surcoûts probables ont dû être constatés pour les TGV Méditerranée, Est et Lyon-Montméliant (Savoie).

Compte tenu du coût particulièrement élevé de ces infrastructures et des contraintes de l'équilibre financier de la SNCF, la mise en oeuvre du schéma directeur ne pourra en tout état de cause être entreprise que progressivement. La construction de lignes nouvelles prioritaires en termes d'aménagement du territoire, mais d'une rentabilité prévisionnelle insuffisante, ne pourra être financée par la seule SNCF et devra donc faire appel à des sources de financement extérieures : l'Etat, les collectivités locales, l'Union européenne et, éventuellement, les capitaux privés à travers la constitution de sociétés d'économie mixte.

La carte suivante retrace l'avancement actuel du schéma directeur.

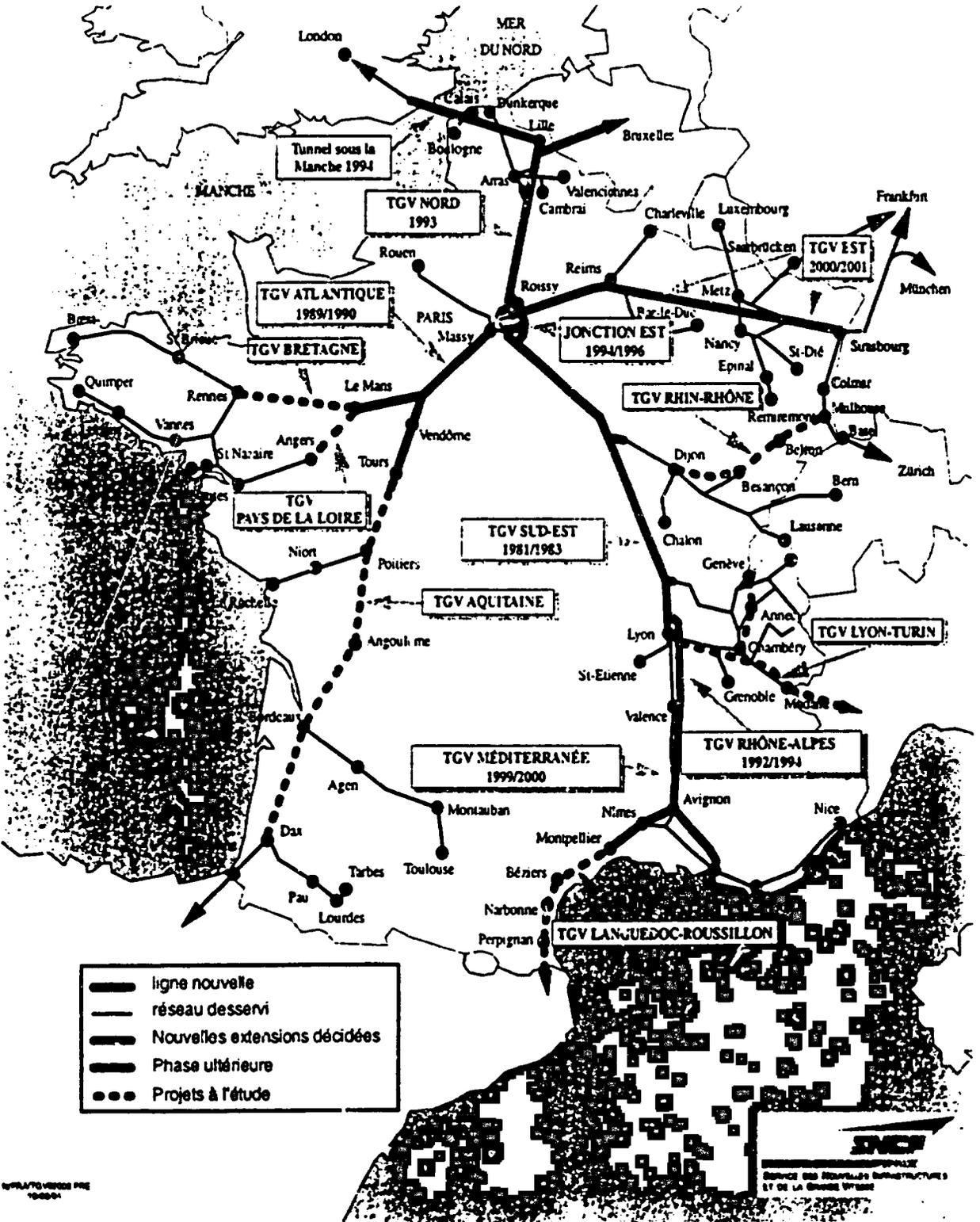
LES PROJETS A L'ÉTUDE

1240 KM
En service
en 1994

680 KM
Nouvelles
extensions

1520 KM
à l'étude

3440 KM
Total



b) Les travaux en préparation

L'année 1995 sera une année charnière sur le plan des travaux des lignes de TGV. En effet, aucun chantier n'est actuellement en cours : certaines lignes viennent d'être inaugurées, et les travaux des lignes décidées (TGV Est et TGV Méditerranée) sont encore en préparation. Celle-ci connaît néanmoins une phase d'accélération.

◆ Le prolongement de la ligne TGV Sud-Est de Valence jusqu'à Marseille et Montpellier a été déclaré d'utilité publique par décret du 31 mai 1994.

L'ouverture des enquêtes publiques relatives aux trois gares nouvelles du projet (Saint-Marcel-lès-Valence ; Avignon-Courtine ; L'Arbois) est prévue en fin d'année 1994.

Les sondages et études hydrauliques détaillées se poursuivent actuellement. L'engagement au début du second semestre 1995 des premiers travaux de la réalisation proprement dite de la ligne devrait être compatible avec une mise en service au cours du dernier semestre de 1999.

◆ Pour le TGV-Est, deux sections seront réalisées dans une première étape (350 km de ligne nouvelle) partant simultanément de Paris, d'une part, et de Strasbourg, d'autre part. L'enquête d'utilité publique a été ouverte en septembre 1994 sur les 242 communes concernées dans 9 départements.

Le coût de réalisation de cette ligne a été estimé à 26,8 milliards de francs, non comprise l'acquisition du matériel (à la charge de la SNCF pour 4,1 milliards de francs) et le taux de rentabilité interne du projet est évalué à 4 %.

L'investissement correspondant à la première étape du projet est estimé à 21,9 milliards de francs. L'Etat a décidé d'accorder une subvention de 3,5 milliards de francs et de compléter les études d'un plan de financement intégrant les participations définitives des collectivités locales et les engagements du Grand Duché du Luxembourg et de l'Union européenne. A cet effet, une mission d'expertise a été confiée au Crédit local de France afin d'évaluer les différentes modalités de financement envisageables pour le TGV Est-Européen, tout en tenant compte des difficultés financières de la SNCF.

L'engagement pris par l'Etat de réunir, avec l'ensemble des autres partenaires intéressés un montant de concours publics tel que la rentabilité interne des capitaux investis par la SNCF ne soit pas inférieure à 8 % permettrait de ne pas accroître trop lourdement l'endettement de l'entreprise publique.

A ce jour, seuls les engagements du Luxembourg et de l'Ile-de-France restent à finaliser.

c) Les travaux à l'étude

Cinq nouvelles lignes sont actuellement à l'étude :

♦ **Le TGV Languedoc-Roussillon** : engagées en janvier 1994 dans le cadre d'une convention entre l'Etat, la SNCF, les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, les départements de la Lozère, du Gard, de l'Hérault, de l'Aude, des Pyrénées-Orientales et la ville de Perpignan, les études de l'avant-projet sommaire du TGV Languedoc-Roussillon, pour le tronçon de Saint-Brès (Hérault) au Perthuis, devraient s'achever en fin d'année 1994.

♦ **La Liaison transalpine** : deux processus sont en cours. D'une part, sur Lyon-Montmélian, les études préliminaires sont terminées et les études d'avant-projet sommaire lancées sur le fuseau retenu par le ministère. D'autre part, pour Montmélian-Turin (section internationale), l'accord des gouvernements français et italien de Rome du 26 novembre 1993 a prévu un approfondissement des études de pré-faisabilité, actuellement en cours de mise en oeuvre. Ce projet comprend notamment un tunnel de 54 km sous les Alpes.

♦ **Le TGV Rhin-Rhône** : le 10 septembre 1992, le ministre a engagé les études préliminaires sur une première phase du projet, entre Mulhouse et la Bourgogne. Le 11 avril 1994, le ministre a approuvé le cahier des charges d'une première phase et lancé les études préliminaires : une première présentation du projet de fuseaux mis à l'étude est intervenue avant l'été, la consultation des services de l'Etat puis des élus, associations et organisations se déroulera avant la fin de l'année 1994. Ainsi, le bilan de la consultation pourrait intervenir début 1995 et le dossier final d'études préliminaire être alors adressé au ministre pour décision.

♦ **Le TGV Aquitaine** : le 13 janvier 1994, le Premier ministre a décidé d'engager les études pour un prolongement du TGV Atlantique vers le Sud. La procédure de débat préalable est engagée.

♦ Enfin, le **TGV Pays-de-Loire et Bretagne** : la procédure de débat préalable a été lancée début 1994.

D. LES EFFORTS DE LA SNCF EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA SECURITE

La SNCF a fait du renforcement de la sécurité l'une de ses priorités, qui s'est illustrée en 1990 par la création de la Délégation générale à la Sécurité. Le contrat de plan et le plan d'entreprise mis en place en 1990 ont également souligné l'exigence fondamentale que représente pour la SNCF l'obtention d'un très haut niveau de sécurité.

L'important programme d'amélioration de la sécurité mis en place par la SNCF dans ce cadre, auquel sont consacrés 1,8 milliard de francs par an, s'oriente autour de trois actions principales.

a) Le développement des automatismes

Afin de chercher à réduire au maximum les conséquences d'une défaillance humaine toujours possible, la SNCF développe les programmes de contrôles automatiques tendant à mettre en place des "boucles de sécurité".

Un programme de contrôle de vitesse automatique (système KVB), déjà en oeuvre sur les lignes nouvelles à grande vitesse, permet la maîtrise de la vitesse des trains et garantit leur capacité de freinage. Sur les 5.100 signaux prévus fin 1993, seuls 4.800 étaient cependant installés. En parallèle, l'équipement des 3.500 engins de traction électrique se poursuit : 2.600 sont équipés fin 1993. Le coût global de ce projet représente 2,2 milliards de francs.

D'autres dispositifs sont en développement, notamment le système de contrôle de vitesse dans Paris intra-muros ANTARES (ancien SACEM-KVIM), complété par un dispositif d'arrêt automatique des trains (DAAT), déjà mis en place sur la ligne C du RER. Il équipera pratiquement toutes les lignes à voie unique non électrifiées d'ici fin 1994, et entraînera la modification de 1.737 motrices d'ici fin 1997.

La SNCF a également mis en place un dispositif d'asservissement de la traction au freinage sur les automoteurs et locomotives.

Enfin, l'équipement du matériel existant avec le signal d'alarme par interphonie, permettant au mécanicien d'entrer en contact avec les voyageurs, s'échelonna entre 1991 et 1997.

b) L'amélioration et la protection des équipements ferroviaires

De nombreuses actions sont poursuivies en vue d'une amélioration de la sécurité des équipements ferroviaires.

Il s'agit notamment des opérations suivantes :

- la construction de voies nouvelles pour supprimer les goulots d'étranglement sur les lignes où le trafic est particulièrement dense, essentiellement en banlieue parisienne ;
- la poursuite du programme de suppression des passages à niveau grâce à la réalisation d'ouvrages d'art ou de déviations routières, qui constitue un préalable indispensable à tout relèvement de vitesse au-delà de 160 km/h (100 passages à niveau ont été supprimés en 1993 et 42 ont été automatisés) ;
- la réalisation de protections des ouvrages d'art et des voies ferrées pour éviter la chute de véhicules routiers sur les lignes à vitesse élevée (supérieure à 160 km/h), 75 % des ponts-rails présentant un risque important ont été équipés ;
- la protection contre les risques inhérents aux matières dangereuses, par la mise en place de plans "matières dangereuses" dans les triages.

c) Le renforcement de la sécurité des personnes

◆ La SNCF a engagé depuis 1989 un effort important afin de mieux assurer la sécurité des voyageurs et de son personnel. Les moyens dégagés représentent un investissement de 440 millions de francs et de 250 millions de francs de dépenses de fonctionnement depuis six ans.

◆ En Ile-de-France, les efforts portent particulièrement sur les actions suivantes :

- création de 40 "gares d'appui" équipées de systèmes d'information et de communication, notamment avec la police ;
- expériences d'ilotage, notamment à Juvisy, Villiers-le-Bel et Versailles en 1993 ;
- accompagnement des trains par les agents de la brigade de sécurité des chemins de fer (100 patrouilles quotidiennes) ;
- mise en place, à titre expérimental, d'installations de télésurveillance dans 20 gares en 1993 ;
- équipement complet en liaison radio sol-train du réseau banlieue (935 km de lignes) ;
- mise en place d'un réseau radio "sûreté" ;
- installation de bornes d'appel sur les quais, 540 bornes sont installées à la fin de 1993, dans 202 gares reliées à un système de télé-assistance ;
- équipement des cabines de conduite de dispositifs d'inviolabilité ;
- 100 postes d'agents de surveillance et de contrôle ont été créés en 1992, ce qui porte à 383 le nombre d'agents de la surveillance générale ;
- amélioration des garages de rames et des installations ;
- revêtement spécial dans 320 gares permettant les effacements rapides de graffitis.

◆ Sur le réseau grandes lignes, des mesures ont été prises afin d'améliorer la sécurité dans les trains de nuit, surtout pendant l'été.

L'importance de l'effort déployé par la SNCF en vue de l'obtention d'un niveau toujours plus élevé de sécurité mérite d'être souligné et fait du train un moyen de transport très sûr. Cependant, le niveau de sécurité existant sur le réseau classique est encore loin d'atteindre celui, particulièrement perfectionné, qui a été mis en oeuvre sur les lignes à grande vitesse et dont la plus belle illustration est le tunnel sous la Manche.

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE

Le tableau ci-dessous donne le détail et l'évolution des différentes contributions de l'Etat aux transports collectifs en région parisienne :

(millions de francs)

	1994	1995	Evolution en %
Titre IV :			
◊ Indemnité compensatrice RATP	4.271,00	4.596,00	+ 7,6
◊ Indemnité compensatrice SNCF	690,00	748,00	+ 6,4
◊ Réductions de tarifs RATP	131,00	131,00	0,0
◊ Réductions de tarifs SNCF-banlieue	140,00	140,00	0,0
◊ Desserte interne des villes nouvelles	4,00	3,50	- 12,5
◊ TVA (RATP).....	18,00	18,00	0,0
Total titre IV	5.254,00	5.636,00	+ 7,3
Titre VI :			
◊ Subventions d'investissement RATP :			
AP.....	344,00	200,00	- 41,8
CP.....	241,44	247,80	+ 2,6
◊ Subventions d'investissement SNCF-banlieue :			
AP.....	374,60	355,00	- 5,2
CP.....	319,83	348,70	+ 9,0
◊ Aménagement d'infrastructures de voirie en Ile-de-France :			
AP.....	--	--	--
CP.....	43,73	10,00	- 77,1
Total titre VI :			
AP	718,60	555,00	- 22,7
CP	605,00	606,50	+ 0,2

A. LE FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE

1. L'évolution de la contribution de l'Etat

Les concours de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs de la région parisienne sont pour l'essentiel apportés sous la forme d'indemnités compensatrices versées à la RATP et à la SNCF-banlieue, qui représentent près de 95 % de la contribution totale de l'Etat.

Ces indemnités sont destinées à compenser l'écart entre le prix théorique du ticket, déterminé par le syndicat des transports parisiens et nécessaire à l'équilibre d'exploitation, et le prix fixé par les pouvoirs publics. Leur montant total pour 1994 est de 7.078 millions de francs, dont 2.117 millions de francs à la charge des collectivités locales.

Le déplafonnement de l'assiette du versement de transport accompagné d'une baisse de 0,2 point des taux plafonds devait en principe conduire à une hausse de son produit en 1993 (10.179 millions de francs escomptés).

La récession ne l'a pas permis, et le produit pour 1993 n'a été que de 9.368 millions de francs. La charge des collectivités publiques a donc été augmentée. Il en sera de même en 1995, mais la reprise devrait augmenter le rendement du versement de transport pour 1994 et 1995.

2. L'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation

L'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation de la RATP et de la SNCF-banlieue au cours des dernières années est retracée dans le tableau ci-après :

	1990	1991	1992	1993	1994
Etat.....	19,0	19,5	19,2	16,6	19,2
Collectivités locales.....	10,0	9,6	9,5	8,3	9,6
Employeurs (versement de transport).....	24,0	23,6	24,1	27,4	24,3
Usagers (1).....	38,0	36,9	38,0	37,0	37,9
Autres.....	9,0	10,4	9,2	10,7	9,0
TOTAL.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Y compris le remboursement à 50 % des titres d'abonnements par les employeurs.

Cette évolution fait apparaître une participation croissante des usagers par des hausses de tarifs constamment supérieures à l'inflation ¹.

La charge des entreprises devrait également augmenter et celle des collectivités publiques diminuer, mais cette évolution structurelle a été contrariée par la récession de 1993.

Cette répartition de la charge d'exploitation se rapproche de celle qui prévaut en province : 42 % pour l'usager, 48 % pour les collectivités publiques.

Enfin, il faut mentionner que l'article 50 du présent projet, qui revient partiellement sur l'exonération de versement de transport des entreprises installées en villes nouvelles, est susceptible d'augmenter son rendement de 130 millions de francs.

B. LES INVESTISSEMENTS DESTINES AU DEVELOPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION ILE-DE-FRANCE

1. L'évolution des concours de l'Etat

Les subventions d'investissement destinées aux transports collectifs en Ile-de-France restent stables à un niveau élevé en crédits de paiement, mais diminuent de 23 % en autorisations de programme.

¹ La RATP a annoncé une hausse de ses tarifs de 4,8 % au 1er mai 1995 le 15 novembre 1994. Cette hausse vaudra pour la SNCF banlieue.

Les crédits inscrits au budget des transports terrestres seront en outre complétés par une dotation de 166 millions de francs provenant du compte d'affectation spéciale pour l'aménagement de l'Ile-de-France (FARIF), qui est alimenté par la taxe sur les bureaux créée par la loi de finances pour 1989.

Au total, 721 millions de francs d'autorisations de programme seront consacrées par l'Etat au développement des infrastructures de transport collectif en Ile-de-France en 1995, en réduction très sensible sur 1994 (- 28,5 %).

Cette réduction n'est que la conséquence du nouveau contrat de plan Etat-Ile-de-France, signé le 20 juillet 1994, et qui, sur un montant de 11.575 millions de francs à engager d'ici 1998, n'incombe à l'Etat que pour 2.600 millions de francs. Le Syndicat des transports parisiens (STP) et la Région financeront un programme complémentaire de 1.200 millions de francs, à parité.

2. Les investissements en cours de réalisation

Les principales opérations actuellement en cours dans le cadre du contrat de plan, avec une participation moyenne de 30 % de l'Etat, et qui seront poursuivies le cas échéant en 1995, sont les suivantes :

- la ligne Météor, avec la liaison Tolbiac-Madeleine et sa poursuite jusqu'à la gare Saint-Lazare ;
- le tramway Val-de-Seine, avec la liaison Issy-Plaine-La Défense ;
- la première phase de la ligne Eole (gare du Nord-gare de l'Est-gare Saint-Lazare) ;
- la ligne D du RER, avec la jonction centrale gare de Lyon-Chatelet ;
- la connexion des lignes Météor et RER-C à la gare Masséna.

3. Les objectifs à long terme : le nouveau schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France

La révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, a été approuvée par décret en date du 26 avril 1994 (*publié au Journal officiel du 28 avril 1994*).

Le volet transports en commun est développé dans le chapitre 5 du document et se propose de satisfaire les objectifs suivants :

- tisser un véritable maillage de transports collectifs ;
- améliorer les radiales à grand gabarit et développer les services RER ;
- réaliser des rocade et tangentiels ferrés à grand gabarit ;
- étendre le métro jusqu'à la rocade Orbitale ;
- développer un réseau complémentaire de transports en commun en site propre.

C. L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA RATP

1. L'évolution du trafic

Le trafic de la RATP s'est élevé en 1993 à 2.389 millions de voyages (contre 2.422 en 1992) qui se décomposent comme suit :

◊ Métro	1.176,8 millions de voyages
◊ RER	361,1 millions de voyages
◊ Bus Paris	339,7 millions de voyages
◊ Bus banlieue	511,7 millions de voyages.

Le trafic de la RATP a enregistré une baisse de 1 % par rapport à 1992, à réseau constant. Cette évolution est partiellement due à la situation récessive de l'année 1993, mais aussi à des facteurs structurels : la RATP ne parvient pas à prendre un avantage décisif sur la voiture particulière. Le trafic a reculé de 1,6 % sur le RER, 2,1 % sur le métro. En revanche, le bus enregistre des progrès : + 2,1 % à Paris, + 2,8 % en banlieue.

Au premier semestre 1994, malgré la reprise, le trafic diminue légèrement, avec toutefois d'assez fortes disparités selon les réseaux.

◊ Métro	- 0,6
◊ RER	- 0,3
◊ Bus Paris	- 1,7
◊ Bus banlieue	+ 1,5
◊ Tramway	- 7,0
◊ Orlyval	+ 25,0.

Pour 1995, la RATP prévoit une légère progression du trafic.

2. La situation financière de l'entreprise

L'exercice 1993 s'est soldé par un résultat comptable positif de 42 millions de francs. Ce bon résultat est en grande partie obtenu grâce à 146 millions de francs de reprises de provisions (1 million de francs en 1992). Le principal poste de recettes d'exploitation, les "*produits du transport*" recule en effet de 1,5 % à 15,6 milliards de francs.

Pour 1994, ont été prévues une progression de 2,3 % des charges du compte de résultat, s'expliquant notamment par une augmentation de 3,8 % des charges de personnel, et une hausse de 5,6 % des produits de transport, compte tenu d'une hausse prévisionnelle du trafic de 0,6 %, et d'une hausse tarifaire de 4,8 % (à compter du 1er mai).

D'autre part, le programme d'investissement pour 1994 s'élève à un montant de 5.942 millions de francs en moyens d'engagement et à 5.428 millions de francs en moyens de paiement.

Enfin, l'encours de la dette financière de la RATP s'élevait à 21,6 milliards de francs au 31 décembre 1993, dont 1,1 milliards de francs de prêts de la région Ile-de-France et 19,3 milliards de francs d'emprunts sur le marché financier.

La charge de la dette a été de 1,81 milliard de francs en 1993 ; elle pourrait atteindre 1,82 milliard de francs en 1994.

Compte tenu du mode de financement des investissements de la RATP, la dette financière de la Régie devrait continuer à croître d'un montant proche de 1 milliard de francs par an au cours des prochains exercices.

Cette dérive peut être préoccupante à terme, même si la RATP parvient actuellement à contenir ses charges financières.

Il convient par ailleurs de rappeler que la RATP a entamé depuis 1990 un processus de refonte de son organisation dans le sens d'une plus grande décentralisation. Elle a cherché à améliorer la productivité grâce à des redéploiements de ses effectifs, qui ont été ramenés à 37.916 agents fin 1993. Les charges de personnel ont ainsi été contenues dans une progression de 2,1 % à 11,1 milliards de francs. Elle a également entrepris des efforts significatifs en faveur d'une amélioration des conditions de travail et du développement de la formation professionnelle.

3. Les problèmes de sécurité

Des résultats très significatifs ont été obtenus en 1993, dans la lutte contre les graffitis. En revanche, le nombre d'agressions et de vols a continué de progresser à l'encontre des voyageurs (+ 1,6 %).

C'est dans le but de mettre fin à cette situation que le président de la RATP, M. Jean-Paul Bailly, a rencontré le ministre de l'Intérieur le 2 novembre. Le projet de loi sur la modernisation et la sécurité des transports devrait renforcer les dispositifs existants, un poste de commandement commun aux services de police et à la RATP devrait être mis en place, et les forces de l'ordre obtiendront le droit d'intervenir dans les rames de métro, du RER ou sur les lignes d'autobus au-delà des frontières départementales.

CHAPITRE IV

LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE

A la différence des transports en région Ile-de-France qui font l'objet d'une contribution de l'Etat tant pour leur fonctionnement, sous forme d'indemnité compensatrice, que pour les investissements, l'Etat n'apporte pas de contribution au fonctionnement des transports collectifs de province.

Les crédits qui leur sont destinés sont des subventions d'investissements inscrites au titre VI du budget des transports terrestres.

Ces crédits diminuent en autorisations de programmes et augmentent d'un tiers en crédits de paiement.

(millions de francs)

	1994		1995		Evolution en %	
	AP	CP	AP	CP	AP	CP
Aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province (métros, tramways)	614,00	361,15	513,00	501,90	- 16,5	+ 39,0
Aides à l'amélioration de la qualité et de productivité des transports urbains	22,00	22,35	23,00	43,90	+ 4,5	+ 96,4
Transports collectifs interurbains régionaux, départementaux et locaux	38,00	39,42	35,00	32,40	0,0	- 17,8
TOTAL	674,00	422,92	574,00	578,20	- 14,8	+ 36,7

A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

1. Les concours de l'Etat

a) La réalisation des métros et tramways de province

Les modalités du concours de l'Etat au financement de la réalisation de métros et de tramways dans les agglomérations de province ont été déterminées par une circulaire ministérielle du 28 février 1994¹. Le taux de subvention est modulable (de 20 % à 40 %) et son montant est plafonné par kilomètre, pondéré par la longueur totale du réseau construit.

Pour 1995, la dotation budgétaire prévue est de 513 millions de francs d'autorisations de programme en régression de 16,5 % sur 1994 et de 502 millions de francs de crédits de paiement en progression de 39 % sur 1994.

Ces subventions permettront de financer la poursuite des opérations suivantes :

- *Lille* : Val Lille-Roubaix-Tourcoing ;
- *Rouen* : tramway, lignes 1 et 2 ;
- *Strasbourg* : tramway, solde de la première phase de la ligne 1 qui vient d'être inaugurée (le 25 novembre 1994) ;
- *Lyon* : métro, prolongement des lignes B et D ;
- *Grenoble* : extérieurs des lignes de tramway A et B ;
- *Saint-Etienne* : tramway du centre ville ;
- *Toulouse* : début des travaux de la ligne B du Val ;
- *Caen* : première ligne du TVR.

Les opérations du Val de Rennes sont suspendues en l'attente d'une nouvelle déclaration d'utilité publique. Celles du Val de Bordeaux sont en attente de la signature par la Communauté urbaine du contrat de concession de travaux.

¹ Les investissements de transports collectifs ne figurent pas dans les contrats de plan Etat-régions, mais dans des contrats particuliers conclus au cas par cas.

Enfin, d'autres opérations ont lieu à Clermont-Ferrand, Tours, Maubeuge, Metz, Dijon (autobus) et Montpellier, Valenciennes et Orléans (tramways).

b) L'action en faveur de l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains

Dans le cadre de **contrats pluriannuels de modernisation**, des subventions sont accordées par l'Etat en fonction d'un programme d'investissements de nature à favoriser l'usage des transports collectifs et à moderniser les conditions d'exploitation des réseaux.

Les investissements éligibles concernent notamment les aménagements de voirie, les systèmes de priorité aux feux et les équipements spécifiques pour l'information des usagers.

Le taux maximum de la subvention est de 30 %.

Ce dispositif est plus particulièrement destiné au soutien des réseaux urbains de transport collectif des villes moyennes.

Les autorisations de programme prévues à ce titre en 1995, soit un montant de 23 millions de francs, croissent de 4,5 % sur 1994. Les crédits de paiement, avec 43,9 millions de francs, sont fortement augmentés.

Pour les années à venir, la politique contractuelle en faveur de la modernisation des réseaux urbains de transport collectif visera plus particulièrement :

- le partage de voirie résultant d'une approche globale des déplacements ;
- l'intermodalité des déplacements et la complémentarité du fonctionnement de la chaîne des transports collectifs ;
- l'optimisation des investissements et la maîtrise des coûts de fonctionnement.

2. La répartition du financement des transports collectifs urbains et l'évolution du versement de transport

a) *Le financement de l'exploitation et des investissements*

♦ En 1992, la répartition du financement des charges d'exploitation des transports collectifs urbains de province a été la suivante :

- usagers : 42 %
- collectivités (dont versement de transport) : 48 %
- autres : 10 %.

La participation de l'Etat à l'exploitation des transports collectifs urbains de province se limite à un transfert de ressources au titre des transports scolaires de 320 millions de francs.

♦ Outre les subventions de l'Etat, le financement des investissements, qui sont estimés à 6,6 milliards de francs en 1992, est assuré par le produit du versement de transport, le budget des collectivités locales et les emprunts.

♦ Au total, toujours en 1992, le financement des transports collectifs de province a été effectué selon la répartition suivante :

(milliards de francs)

	Montant	% du total
Produits du trafic	5,30	27
Autres produits d'exploitation ...	0,39	2
Versement de transport	7,10	37
Collectivités publiques	6,58	34
TOTAL	19,37	100,0

b) *L'évolution du versement de transport*

A l'origine, en 1971, le "versement de transport" a été créé pour la seule Ville de Paris, puis étendu deux ans plus tard à l'agglomération parisienne, et, à partir de 1982, à toutes les villes ou leurs groupements réunissant une population atteignant le seuil de 30.000 habitants.

Il s'agit d'une taxe assise sur les salaires versés jusqu'au plafond en vigueur pour les cotisations sociales jusqu'en 1993, déplafonnée ensuite, payée par toutes les entreprises comptant plus de neuf salariés. C'est le conseil municipal (ou l'organe décisionnel du groupement de communes assurant la responsabilité du transport urbain) qui en fixe le taux, sans pouvoir dépasser le plafond légal.

L'évolution du versement de transport en province au cours des quatre derniers exercices connus est retracée dans le tableau ci-après :

	1990	1991	1992	1993
Montant (en millions de francs).	5.850	6.440	7.111	7.839
% d'évolution par rapport à l'année précédente	+ 3,3	+ 10,1	+ 10,4	+ 10,2

On peut noter qu'il y a eu une augmentation du nombre des autorités organisatrices ayant instauré le versement de transport et qui ont progressivement relevé les taux pour atteindre ou se rapprocher des taux limites autorisés par le législateur.

En outre, la loi d'orientation du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République a simultanément abaissé à 20.000 habitants le seuil de population nécessaire, pour l'instauration du versement de transport et relevé les taux plafonds de 0,05 % uniformément pour l'ensemble des autorités organisatrices, plus une majoration spécifique complémentaire de 0,05 % pour les communautés urbaines et les nouvelles formes de groupement de communes proposées par la loi.

La loi de finances pour 1993 a prévu le déplafonnement du versement de transport (article 115).

Cependant, cette mesure qui a élargi l'assiette de la taxe s'est accompagnée d'un abaissement du taux maximum de prélèvement de 0,05 % pour les agglomérations dont la population est supérieure à 100.000 habitants.

Au 1er juillet 1994, 169 autorités organisatrices avaient institué le versement du transport (quatre de plus qu'en 1993).

B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

Hormis la contribution de l'Etat à la SNCF pour le financement de l'exploitation des services d'intérêt régional (un peu plus de 4 milliards de francs en 1995) et les ressources transférées aux collectivités locales au titre de la décentralisation des transports scolaires, les transports collectifs interurbains de personnes bénéficient de subventions d'équipement accordées par l'Etat dans le cadre de la politique contractuelle avec les départements prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs, ainsi que dans le cadre des contrats de plan Etat-régions.

Les crédits prévus à ce titre en 1994 atteignent 38 millions de francs d'autorisations de programme et 32,4 millions de francs de crédits de paiement.

1. Les contrats Etat-départements

Une politique contractuelle avec les départements, dont le principe est prévu par la loi d'orientation des transports intérieurs, a été mise en place depuis 1983. Elle a donné lieu à la signature de contrats de développement, de productivité, puis de modernisation.

Cette politique a pour objectif d'inciter les collectivités à améliorer leurs réseaux de transports collectifs non urbains, tout en recherchant une meilleure efficacité du service de transport. Elle cherche également à favoriser la mise en place de chaînes multimodales de déplacement à la jonction des transports urbains et non urbains. Elle a concerné prioritairement le renouvellement et le rajeunissement du parc d'autocars.

Dans ce cadre, 64 contrats ont été conclus avec les conseils généraux de 1986 à 1992, dont 4 en 1992.

2. Les contrats de plan Etat-régions

L'aide de l'Etat aux transports dans le cadre des contrats de plan Etat-régions pour la période 1989-1993 concerne essentiellement des opérations d'accompagnement (investissements) des conventions entre la SNCF et certaines régions.

Depuis, les aides versées dans ce cadre sont les suivantes :

(millions de francs)

1989	1990	1991	1992	1993
48	32	28	35	40

A partir de 1995, les propositions de notre collègue Haenel ¹ pourraient modifier le rôle des régions dans l'organisation des transports régionaux, en faisant de ces collectivités des autorités organisatrices. La SNCF est prête à expérimenter ces propositions, plusieurs régions sont candidates, et le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme propose de doter ces expérimentations de 300 millions de francs prélevés sur le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

¹ "Régions, SNCF : vers un renouveau du service public" - 31 mars 1994.

CHAPITRE V

LES VOIES NAVIGABLES

L'année 1995 constituera un tournant dans la politique des voies navigables. Ce tournant se produira malgré des crédits d'Etat en voie de réduction rapide.

Toutes proportions gardées, la gestion des voies navigables s'apparente en effet de plus en plus à celle des autoroutes concédées.

A. L'EVOLUTION DES DOTATIONS BUDGETAIRES

L'évolution des crédits de l'Etat destinés au soutien et au développement des transports par voies navigables dans le projet de loi de finances pour 1995 est retracée dans le tableau ci-après.

(millions de francs)

	1994	1995	Evolution en %
Entretien (DO).....	1,50	1,50	0,0
Aide à la batellerie (DO).....	36,00	20,00	- 44,4
Equipement des voies navigables et des ports fluviaux : CP	15,00	5,00	- 66,7
AP	15,00	15,00 (1)	0,0
Subvention à VNF : CP	94,00	94,00 (1)	0,0
AP	94,00	94,00 (1)	0,0
TOTAL : DO + CP	146,50	120,50	- 17,7
DO + AP	146,50	130,50	- 10,9

(1) Prise en charge par le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

Au total, les crédits budgétaires affectés aux voies navigables atteignent un montant de 120,5 millions de francs de moyens de paiement en 1995, ce qui correspond à une diminution de 17,7 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1994.

Hormis la subvention accordée à l'établissement public Voies navigables de France (VNF), ces crédits sont destinés, d'une part, à l'entretien et à la restauration du réseau non concédé, et, d'autre part, à la prolongation du plan de soutien en faveur de la batellerie.

1. Les crédits destinés au réseau non concédé à VNF

Les crédits destinés à l'entretien du réseau non concédé à VNF sont maintenus à 1,5 millions de francs.

Une dotation de 15 millions de francs d'autorisations de programme et de 5 millions de francs de crédits de paiement est prévue pour la **restauration des voies continuant à être gérées par l'Etat** ; elle permettra notamment de financer des travaux sur le canal de Tancarville, et sur la partie du canal de Dunkerque à Valenciennes gérée par le port autonome de Dunkerque.

2. Les aides à la batellerie

Une dotation de 20 millions de francs en 1995 (contre 36 millions en 1994) est prévue pour la prolongation du plan de soutien en faveur de la batellerie, mis en place en janvier 1986.

Ce plan prenait en compte deux objectifs :

- la résorption de la surcapacité de la cale en exploitation, pour laquelle des résultats substantiels ont été obtenus ;
- la modernisation du parc afin de répondre aux besoins économiques du secteur.

Dans ce double but, l'Etat et VNF favorisent le retrait des bateaux obsolètes (déchirage) et le départ des marinières âgés par le rachat des vieux matériels (116 bateaux en 1994) et des allocations de départ. Les crédits d'Etat sont consacrés au déchirage, les allocations de départ sont financées par des cotisations des bateliers.

Ce dispositif sert maintenant à mettre la batellerie française aux normes européennes dans le cadre du programme communautaire d'assainissement structurel. Il accompagne la mise en place de la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 sur l'exploitation commerciale des voies navigables, qui doit favoriser la modernisation des structures du secteur.

3. La subvention à VNF

La subvention d'investissement accordée à l'établissement public VNF pour la restauration du réseau qui lui est confié resta stable à 94 millions de francs.

B LES MOYENS ET L'ACTION DE "VOIES NAVIGABLES DE FRANCE"

Voies navigables de France est désormais chargé de la quasi-totalité des voies navigables.

L'évolution prévisionnelle du budget de VNF est retracée dans le tableau ci-après, pour les années 1993 à 1995.

Evolution du budget de VNF

(millions de francs)

	1993	1994	1995
I - RESSOURCES			
◊ Péages	54	60	60
◊ Taxes hydrauliques	499	546	568
◊ Redevances domaniales.....	17	15	20
◊ Divers.....	82	44	36
<i>Sous-total.....</i>	<i>652</i>	<i>665</i>	<i>684</i>
◊ Contribution de l'Etat.....	108	94	94
◊ Subventions de collectivités territoriales	30	117	135
<i>Sous-total.....</i>	<i>138</i>	<i>211</i>	<i>229</i>
◊ Emprunts nouveaux	--	--	240
◊ Diminution du fonds de roulement	72	233	71
Total Ressources.....	862	1.109	1.224
II - EMPLOIS			
◊ Fonctionnement de VNF.....	110	104	105
◊ Reversement aux concessionnaires	44	52	52
◊ Remboursement d'emprunts	12	7	4
◊ Développement économique de la voie d'eau	--	27	37
◊ Divers.....	87	45	55
<i>Sous-total.....</i>	<i>253</i>	<i>235</i>	<i>253</i>
◊ Entretien et exploitation.....	159	170	200
◊ Restauration.....	244	428	426
◊ Investissements	145	175	220
◊ Liaison Saône-Rhin	61	101	125
<i>Sous-total.....</i>	<i>609</i>	<i>874</i>	<i>971</i>
Total Emplois	862	1.109	1.224

1. Les ressources de VNF

D'un montant total évalué à 1.224 millions de francs en 1995, les ressources de VNF comprennent, outre les subventions versées par l'Etat et les collectivités territoriales, des ressources propres qui peuvent être estimées à 684 millions de francs, en augmentation de 2,9 % sur 1994.

Ces ressources ont trois origines :

- Le produit de la **taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques** représente la principale recette de l'établissement public, avec un montant de près de 568 millions de francs en 1995. Cette taxe est payée pour sa plus grande part par EDF.
- Les **péages** perçus par VNF concernent l'ensemble des activités de navigation qui s'exercent sur le réseau qui lui est confié : transport de marchandises, transport de passagers, location de bateaux, plaisance individuelle.
Cependant, avec un produit escompté de l'ordre de 60 millions de francs en 1995 (dont 45 millions pour le transport de marchandises), les péages ne jouent qu'un rôle d'appoint et ne couvrent que 30 % du coût des services qui sont rendus aux usagers. En particulier, le taux de recouvrement auprès des plaisanciers de cette taxe nouvelle pour eux est encore déficient. Il progresse cependant (il est passé de 40 % à 50 % de 1993 à 1994).
- Enfin, VNF dispose du produit des droits fixes et redevances domaniales précédemment perçus par l'État, évalué à 20 millions de francs pour 1995.

Il faut ajouter à ces ressources, 240 millions de francs d'emprunts autorisés pour 1995.

2. Les dépenses et le programme d'investissement de VNF

A la suite de son déménagement à Béthune en 1993, VNF a du renouveler 80 % des effectifs de son siège (80 personnes + 120 dans les services extérieurs). L'établissement n'est donc opérationnel que depuis le 1er janvier 1994.

a) Les dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement de l'établissement, soit 105 millions de francs en 1995 resteraient stables par rapport à celles de 1994 qui se sont néanmoins établies à 12,1 millions de francs de plus que prévu initialement.

b) Les dépenses d'entretien et de restauration

Les moyens consacrés à l'entretien et à l'exploitation augmentent sensiblement : + 17,6 % à 200 millions de francs. Ceux de la restauration restent stables, passant de 428 millions de francs à 426 millions de francs en 1995.

L'entretien des voies à grand gabarit et la restauration des voies à petit gabarit susceptibles de générer un trafic significatif sont les priorités de VNF.

c) Le programme d'investissement

Le programme d'investissement engagé par VNF en 1994 et 1995 comprend en priorité la poursuite des opérations préalablement engagées par l'Etat, d'une part au titre des contrats de plan Etat-régions, et d'autre part, les programmes d'aménagement à grand gabarit de la liaison Bray-Nogent, l'aménagement du Rhin et les travaux préalables à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

♦ Les contrats de plan Etat-régions

Les contrats du XI^e plan ont été signés au printemps 1994. Ils portent pour l'essentiel sur la prolongation des opérations du Xe plan, à savoir, l'achèvement de la mise à grand gabarit (1.350/1.500 tonnes) de la Deûle, l'achèvement de la mise au mouillage de 3 m de la Moselle entre Richemont et Nancy et l'allongement de l'écluse de Clévant commandant l'accès au port de Nancy, ainsi que la réalisation de la deuxième et dernière phase de la digue de protection en mer permettant au canal du Rhône à Sète de déboucher dans la zone protégée du port de Sète.

♦ L'aménagement de la liaison Bray-Nogent

Les travaux de mise au gabarit de 1.000 tonnes de la liaison Bray-Nogent, engagés en 1990, devraient être définitivement achevés en 1995-1996 et VNF y consacra 45 millions de francs.

♦ L'aménagement du Rhin

Les derniers travaux d'amélioration du système de protection contre les crues prévus par l'article 7 de la convention franco-allemande et pris en charge par l'Allemagne sont terminés, notamment le barrage mobile de la Sauer. Pour ce qui concerne les polders, dont la réalisation est prévue dans la convention, celui de la Moder est achevé. Les premiers essais de remplissage ont eu lieu.

Quant à celui d'Erstein, la procédure de déclaration d'utilité publique devrait être engagée au début de l'année 1995 après l'expertise en cours des études d'environnement.

♦ Les travaux préalables à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône

VNF réalise actuellement deux opérations :

➤ **les travaux du bief de Niffer-Mulhouse**, qui consistent en l'aménagement d'une liaison à grand gabarit entre le Grand canal d'Alsace et le port de Mulhouse-Ile Napoléon sur 15,2 km de longueur, ont été engagés à la fin de l'année 1991. Une première phase réalisée dans le cadre de la convention passée entre Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône, concessionnaire de l'établissement des ouvrages nécessaires à l'aménagement de la liaison Saône-Rhin, est en cours. Elle permettra l'accès des convois de 3.000 tonnes et des automoteurs de 2.200 tonnes au port de Mulhouse. Son coût s'élève à 306,7 millions de francs.

➤ **les dragages de la Saône** : les procédures préalables sont terminées et la CNR est chargée de réaliser les travaux dans le cadre de sa concession et de la convention passée entre VNF et la CNR. Les travaux consistent en des dragages et des rescindements de berges de la Saône sur une longueur de 75 km entre Chalon-sur-Saône et Saint-Symphorien-sur-Saône. Le coût de cette opération est de 177 millions de francs. Mais le chantier est arrêté à la suite de la décision du tribunal administratif de Dijon de juin 1993. Les procédures préalables à la reprise des travaux devraient être engagées à l'automne.

Pour l'avenir, le Gouvernement paraît désormais avoir la volonté d'aboutir sur cette liaison, dont le coût total, qui porte pour l'essentiel, sur l'aménagement du tronçon Laperrière-Mulhouse (229 km) est de 17,5 milliards de francs, ordre de grandeur sans lien avec les crédits actuellement mis en place.

Le principe d'une filiale commune à EDF et à la CNR a été décidé dans la loi d'orientation sur l'aménagement du territoire. Elle sera chargée, sur ses fonds propres, et par emprunts, de financer l'ouvrage avec l'aide des collectivités locales. Le rôle de VNF restera à préciser, mais ces modalités paraissent plus réalistes que d'espérer d'hypothétiques fonds d'Etat, qui ne seraient vraisemblablement jamais venus.

Le ministère de l'équipement prévoit néanmoins une montée en charge progressive, à financer au moins partiellement sur le FITTVN, et qui pourrait passer de 270 millions de francs en 1995 à 1.790 millions de francs en 1998 avant de décliner à nouveau. L'ouvrage serait mis en service en 2010.

◆ **Les projets moins prioritaires**

Par contrecoup de l'accélération perceptible sur la liaison Rhin-Rhône, le projet Seine-Nord, prioritaire en 1994, paraît plus délaissé. Il en est de même du projet Seine-Est.

Le projet Seine-Nord (Compiègne-Escaut) est d'un coût de 10 milliards de francs et serait probablement le plus rentable des trois liaisons à grand gabarit, car elle relierait le bassin du Nord de l'Europe à l'Ile-de-France.

L'approbation du tracé de principe par le canal de Saint-Quentin de cette liaison était intervenu le 5 août 1992. Mais, compte tenu des difficultés rencontrées dans le public pour l'adoption des récents projets d'infrastructures, il a été décidé d'engager un débat public sous la présidence du Préfet de la Région Picardie, en application de la circulaire du 15 décembre 1992, relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

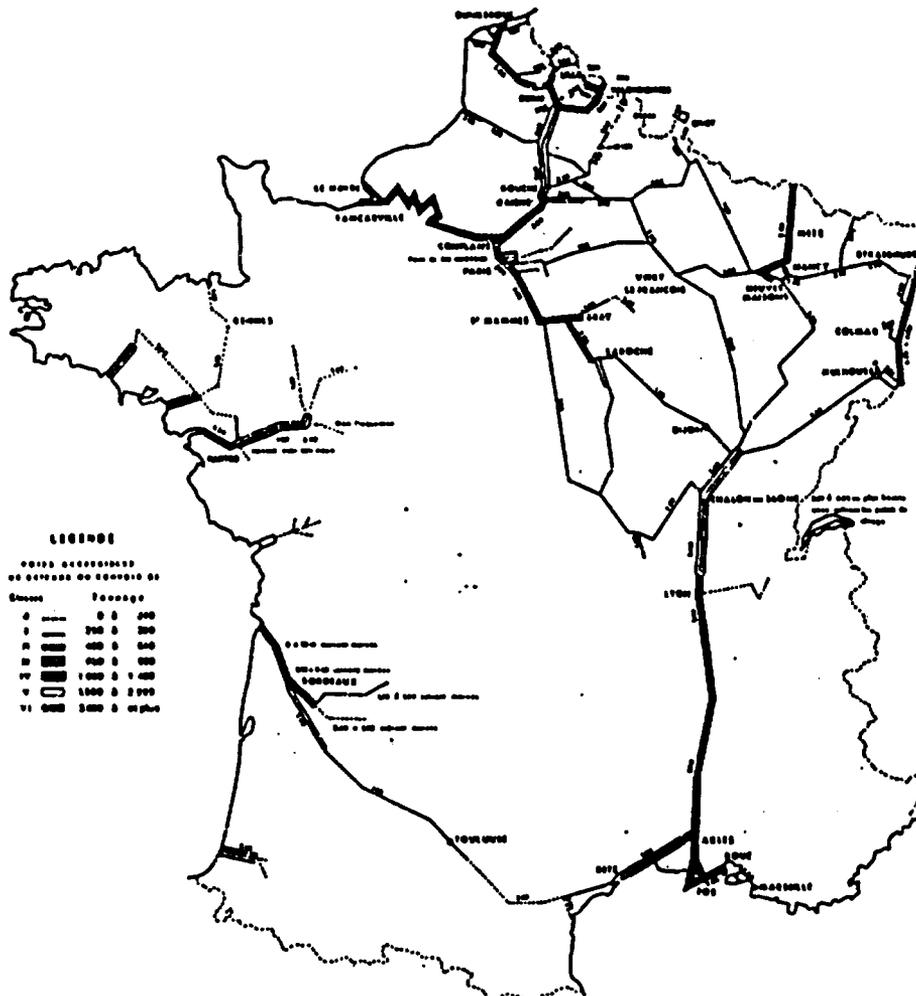
La première phase a porté sur les objectifs, de la liaison, notamment sur les enjeux économiques sociaux et environnementaux. Les conclusions de ce débat vont se traduire par la présentation au ministre d'un projet de cahier des charges à l'automne.

L'engagement de la deuxième phase qui doit porter sur l'élaboration du tracé qui sera soumis à l'enquête de déclaration d'utilité publique reste subordonné à une décision ministérielle. Cette décision reste liée au problème de financement.

Or, Seine-Nord se retrouve désormais en concurrence avec Rhin-Rhône, et l'idée de la faire financer partiellement sur la "*rente du Rhône*" de la CNR paraît devoir être abandonnée.

En l'état actuel, sa montée en charge devrait avoir au moins cinq ans de retard sur Rhin-Rhône ; à moins de doter VNF de moyens supplémentaires (sur le FITTVN ou par emprunt, si ceux-ci peuvent être amortis par les recettes de l'ouvrage).

Encore plus en retrait paraît désormais la liaison Seine-Est (liaison Seine-Rhin par l'Oise et par Reims), très coûteuse (20 milliards de francs). Les études préliminaires sont achevées, mais il semble que le projet n'ira pas au-delà.



C. LA SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL

Après un certain redressement entre 1988 et 1990, le trafic fluvial est en déclin depuis 1991.

(milliards de tonnes-kilomètres)

1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994 (tendance)
6,6	6,8	7,2	6,8	6,9	6,0	5,6

Ce recul s'accélère actuellement.

La part relative de la voie d'eau au sein de l'ensemble du trafic de marchandises, qui est déjà particulièrement faible (2 % du trafic total en 1993), continue de décroître au profit de la route.

Enfin, malgré d'importants efforts de productivité de la part des artisans-bateliers (réduction de la cale et des effectifs), et le potentiel important des voies navigables françaises, la France vient en quatrième position en Europe pour le trafic fluvial, loin derrière les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique. De plus, le trafic s'est réduit de 54 % depuis 1980 alors qu'il a augmenté aux Pays-Bas et en Allemagne.

Cette situation de faible développement du transport fluvial français apparaît regrettable, compte tenu des avantages indéniables de ce mode de transport peu coûteux, économe en énergie, particulièrement sûr et peu polluant. En effet, les potentialités de développement du transport fluvial seraient susceptibles de remédier pour partie à la saturation de certaines infrastructures routières qui peut être constatée aujourd'hui.

Le développement du transport combiné et la réalisation des infrastructures Rhin-Rhône et surtout Seine-Nord pourraient, comme les pays du Nord de l'Europe l'ont montré, inverser cette tendance.

ANNEXE

Les crédits européens rattachés au budget des transports terrestres

Les fonds d'origine européenne attribués aux transports terrestres sont destinés à la réalisation de travaux d'infrastructures.

C'est ainsi que l'Union intervient à travers les Fonds à finalité structurelle, notamment le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER), ou encore par des prêts octroyés par la Banque Européenne d'Investissement (BEI).

Par ailleurs, depuis 1982, la Communauté affecte des ressources budgétaires spécifiques aux infrastructures de transports terrestres afin de stimuler la promotion et le lancement de projets d'intérêt commun. Dans ce cadre, la France a bénéficié, entre 1990 et 1994, de ressources d'un montant total d'un peu moins de 71 millions d'écus, soit environ 460 millions de francs, pour l'ensemble des infrastructures de transport (y compris les infrastructures routières). Le tableau ci-après donne la liste des projets aidés se rattachant au budget des transports terrestres en 1994.

(millions d'écus)

Ligne ferroviaire Valence-Chambéry-Annecy (Genève) : étude de pré-faisabilité	0,5
Transport combiné : mise au gabarit B+ de la ligne le Havre-Paris-Dijon	4,0
Etude TGV Est.....	10,0
Etude TGV Lyon-Turin - Lyon-Montméliant	3,5
Etude TGV Montpellier-Le Perthus	1
TOTAL	19

Réunie le mercredi 16 novembre 1994, sous la présidence de M. Jean Clouet, vice-président, la Commission des finances a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme (II - Transports - 1. - Transports terrestres) pour 1995.