

N° 85

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990 - 1991

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

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 1991, 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

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

H. - Transports intérieurs

I. - 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, Louis Laroche, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clouet, vice-présidents, Maurice Blin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vitzel, secrétaires ; Roger Chinaud, rapporteur général, Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Ballayer, Bernard Barbier, Claude Belot, Mme Maryse Berge Lavigne, MM. Raymond Bourguin, Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulette Fost, MM. Henri Gutschy, Yves Guena, Paul Loidant, 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 Vaisin.

Voir les numéros :

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

Sénat : 84 (1990-1991)

Lois de finances. - Transports terrestres.

SOMMAIRE

	Pages
	-
AVANT-PROPOS	5
PRINCIPALES OBSERVATIONS	7
EXAMEN EN COMMISSION	9
CHAPITRE I: PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	11
1. Les dépenses ordinaires	12
2. Les dépenses en capital	14
CHAPITRE II: LA S.N.C.F.	17
1. Le contrat de plan Etat S N C F	17
2. Les contributions de l'Etat à la S N C.F. en 1991	21
3. les investissements de la S.N.C.F.	23

CHAPITRE III : LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE	33
1. Les contributions de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs de la région parisienne	34
2. Les subventions de l'Etat aux investissements dans les trans- ports collectifs de la région parisienne	36
3. La R.A.T.P.	39
CHAPITRE IV : LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE	41
1. Les métros et tramways de province	42
2. L'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains	43
CHAPITRE V : LA DESSERTE DE LA CORSE	45
1. Les lignes aériennes	47
2. les liaisons maritimes	49
MODIFICATIONS APORTEES A L'ASSEMBLEE NATIONALE EN DEUXIEME DELIBERATION	53

AVANT-PROPOS

Le budget de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer comprend 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 :

- desserte de la Corse et actions de recherche et de promotion dans les transports,
- transports collectifs urbains,
- transports collectifs interurbains,
- organisation des transports de marchandises,
- contribution de l'État aux régimes sociaux et à l'assainissement financier de la S.N.C.F.,
- réalisation et entretien d'infrastructures ferroviaires.

Les crédits affectés aux voies navigables et à la batellerie font l'objet d'un rapport spécifique.

PRINCIPALES OBSERVATIONS

La progression globale de 8,64 % du budget des transports terrestres en 1991 est significative.

Elle traduit la mise en oeuvre du contrat de plan signé au mois de mars 1990 entre l'Etat et la SNCF, ainsi que l'effort important consenti par l'Etat en faveur du développement de nouvelles infrastructures de transports.

Ainsi, les autorisations de programme augmentent de 31,68 % avec une priorité affirmée pour les transports collectifs urbains de province, ce qui permettra de commencer à combler un réel handicap avec la région parisienne.

Par ailleurs, le renforcement des subventions aux aménagements d'infrastructures en Ile-de-France permettra de faire face à l'augmentation du trafic et à la surcharge de certaines liaisons.

Enfin, votre Rapporteur souhaiterait attirer votre attention sur le projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, rendu public par le Gouvernement au mois de juin 1990.

Ce projet recense environ 3.200 km de voies ferrées nouvelles et porterait le réseau parcouru par des rames T.G.V. à 11.000 km. Sa réalisation complète est estimée à environ 200 milliards de Francs, s'ajoutant aux 25 milliards de Francs déjà décidés pour les projets T.G.V. Nord, Interconnexion Est en Ile-de-France, prolongement du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence.

Actuellement soumis à l'avis des Conseils régionaux, du Conseil national et des Comités régionaux des transports, il pourrait recevoir une traduction budgétaire dès l'année prochaine. La plupart des opérations prévues devraient tout-fois se faire avec un cofinancement en provenance des collectivités locales. Or, sur ces dernières, la logique économique de la S.N.C.F. se heurte parfois à de légitimes préoccupations d'aménagement du territoire. Des choix stratégiques importants devront donc être faits au cours des prochaines années (T.G.V. Est, T.G.V. Aquitaine, T.G.V. Auvergne, T.G.V. Bretagne, T.G.V. Sud-Est, T.G.V. Grand-Sud, T.G.V. Rhin-Rhône, Interconnexion Sud de l'Ile-de-France).

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de la séance du mardi 6 novembre 1990, la commission a procédé à l'examen des crédits de l'équipement, du logement, des transports et de la mer - II- transports intérieurs - 1. transports terrestres pour 1991, sur le rapport de M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a d'abord indiqué que les moyens de paiement demandés pour 1991 s'élevaient à 42,7 milliards de francs, en augmentation de 8,6 % par rapport aux crédits votés en 1990.

Il a ensuite analysé les crédits destinés aux interventions publiques qui représentent 97 % du budget total. Parmi ceux-ci, il a indiqué que les crédits affectés à la desserte de la Corse étaient ramenés à 700 millions de francs dans l'attente de la renégociation de la convention de continuité territoriale, que la contribution de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs parisiens s'élevait à 5,17 milliards de francs, en progression de 8,33 % par rapport à 1990 et que les contributions de l'Etat à la S.N.C.F. atteignaient 34,66 milliards de francs, en augmentation de 10,5 %.

Le rapporteur spécial s'est ensuite félicité de la forte croissance des autorisations de programme dans le budget de 1991. A cet égard, il a indiqué que les autorisations de programme progressent de 31,68 % pour atteindre 1,3 milliards de francs, dont 450 millions pour l'aménagement d'infrastructures de transports collectifs urbains en province, 336 millions de subventions d'investissement aux transports collectifs en Ile-de-France et 300 millions de francs pour les investissements de la S.N.C.F.

Enfin, le rapporteur spécial a évoqué le projet de schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, actuellement soumis à l'examen des conseils régionaux, et qui devrait impliquer un certain nombre de choix stratégiques pour les années à venir.

Aux questions posées par MM. André-Georges Voisin, François Trucy, Emmanuel Hamel, Paul Girod, Philippe Adnot et Geoffroy de Montalembert, le rapporteur spécial a répondu que la part du budget des transports consacrés à la S.N.C.F. résultait de la stricte application du contrat de plan signé entre l'Etat et la S.N.C.F. au mois de mars 1990. Il a précisé que, tout en laissant une large autonomie à la S.N.C.F., ce contrat lui imposait de fournir périodiquement un certain nombre de documents et d'indicateurs permettant de mieux suivre et de contrôler la gestion de la société nationale.

Il a, par ailleurs, indiqué que le T.G.V. Sud-Est, au très bon taux de rentabilité, figurait parmi les projets retenus par la S.N.C.F. à partir de 1994, son plan de charge étant entièrement rempli jusque là. Le rapporteur spécial a ajouté que le T.G.V. Est, beaucoup moins rentable, avait en revanche une importance stratégique et que sa réalisation dépendrait de la participation de l'État à son financement, les collectivités locales concernées s'étant déjà prononcées sur leurs propres participations.

M. Jean-Pierre Masseret a ensuite confirmé qu'il était impossible pour la S.N.C.F. de ranimer toutes les liaisons secondaires et que l'essentiel des choix était fait dans le cadre de la politique contractuelle menée entre les régions et la S.N.C.F.. Il a toutefois constaté que la logique économique de la S.N.C.F. se heurtait souvent à de légitimes préoccupations d'aménagement du territoire.

Le rapporteur spécial a enfin affirmé qu'il se ferait l'écho, en séance publique, des sénateurs inquiets du déséquilibre constaté dans la politique des transports entre la province et la région parisienne.

La commission a alors décidé de **laisser les crédits de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (II - transports intérieurs - 1. transports terrestres)** pour 1991, à l'appréciation du Sénat.

CHAPITRE I

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

Les moyens de paiement demandés pour 1991 (dépenses ordinaires et crédits de paiement) atteignent 42,7 milliards de francs, soit une augmentation de 8,64 % par rapport aux crédits votés pour 1990.

Le tableau ci-dessous fournit les grandes masses de ce budget : (1)

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 1990	Credits demandés pour 1991	Evolution en %
Dépenses ordinaires			
Titre III : moyens des services	9,45	11,47	+ 21,37
Titre IV : interventions publiques	38 174,10	41 546,91	+ 8,83
Total dépenses ordinaires	38 183,55	41 558,38	+ 8,83
Dépenses en capital			
Crédits de paiement	1 123,14	1 144,59	+ 1,90
Autorisations de programme	994,26	1 309,33	+ 31,68
Total DO + CP	39 306,69	42 702,97	+ 8,64
Total DO + AP	39 177,81	42 867,71	+ 9,41

1. Voir, in fine, les modifications apportées par l'Assemblée nationale.

1. Les dépenses ordinaires

• Les moyens des services, peu importants dans ce budget, s'élèvent à 11,47 millions de Francs, en progression de 21,37 % par rapport à 1990. Cette augmentation est due à l'ajustement des crédits de maintenance des véhicules de contrôle et à l'inscription au présent budget du financement des pesées d'essieux en Ile-de-France, auparavant imputé au budget des routes.

• Les interventions publiques représentent 96,94 % du budget total. Elles sont en augmentation de 8,83 % par rapport à 1990 et s'élèvent à 41,55 milliards de Francs.

Le tableau suivant donne la répartition de ces crédits d'interventions et leur évolution par rapport à 1990 :

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 1990	Crédits demandés pour 1991	Evolution en %
Actions de promotion dans les transports	2,30	1,70	- 26,08
Desserte de la Corse	771,91	700,00	- 9,31
Contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens	4.777,37	5.175,50	+ 8,33
Transports collectifs interurbains : transports de voyageurs à courte distance	43,17	3.972,34	n.s.
Compensation pour tarifs sociaux	1.578,77	1.773,11	+ 12,30
Concours au service d'amortissement de la dette de la S.N.C.F.		4.027,46	n.s.
Contributions aux charges d'infrastructures de la S.N.C.F.		10.734,52	n.s.
Contributions de l'Etat à la S.N.C.F.	17.090,30		n.s.
Charges de retraite de la S.N.C.F.	12.942,00	14.208,00	+ 9,78
Régimes sociaux particuliers	968,30	954,28	- 1,44

Les actions de promotion dans le domaine des transports diminuent de 0,6 millions de Francs en raison de

l'ajustement aux besoins des crédits destinés à la formation professionnelle.

Dans l'attente de la renégociation de la convention de continuité territoriale, les crédits affectés à la **desserte de la Corse** diminuent de 9,31 %, passant de 771,91 à 700 millions de Francs. Une nouvelle convention devrait être signée avant la fin de l'année pour la période 1991-1995.

La contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs parisiens progresse de 8,33 % cette année.

Au sein de celle-ci, la hausse des indemnités compensatrices versées à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F., sensible cette année par rapport aux deux exercices précédents, s'explique, tant pour la R.A.T.P. que pour la S.N.C.F., par la fin de l'utilisation du reliquat de trésorerie du versement transport qui avait permis de minorer ces indemnités en 1989 et 1990.

Pour la R.A.T.P., cette indemnité s'élève à 4.183 millions de francs, en augmentation de 9,21 % par rapport à 1990.

Pour la S.N.C.F., le montant prévu pour 1991 se chiffre à 756 millions de francs, en progression de 5,1 % par rapport à 1990.

Les crédits destinés à compenser les réductions de tarifs restent stables pour la R.A.T.P. mais progressent de 8,63 % pour la S.N.C.F.-banlieue et s'élèvent respectivement à 115,5 et 105 millions de Francs.

Les contributions de l'Etat à la S.N.C.F. relatives au réseau principal s'élèvent à 34.663,26 millions de Francs pour 1991, en augmentation de 10,5 %.

Ces crédits correspondent à l'application exacte du contrat de plan pour la période 1990-1994, conclu entre l'Etat et la S.N.C.F. le 14 mars 1990. Leur augmentation globale par rapport à la contribution de 1990 s'explique essentiellement par la progression de 9,78 % des charges de retraite de la S.N.C.F. (diminution du nombre des cotisants, augmentation du nombre des bénéficiaires), par l'augmentation de 12,30 % de la compensation pour tarifs sociaux et par la participation renforcée de l'Etat au mécanisme de désendettement de l'entreprise, l'objectif étant de réduire l'encours de la dette de 38 milliards de Francs.

Enfin, les crédits affectés aux **régimes sociaux particuliers** diminuent de 1,44 %, passant de 968,30 à 954,28 millions de Francs, en raison de la baisse du montant des retraites

destinées aux anciens agents des services publics d'Afrique du Nord et d'Outre-Mer.

2. Les dépenses en capital

Les crédits de paiement demandés pour 1991 s'élèvent à 1.144,59 millions de Francs et ne progressent que de 1,9 % par rapport à 1990. En revanche, les autorisations de programme augmentent de 31,68 % et atteignent 1.309,33 millions de Francs.

Parmi celles-ci, 450 millions sont destinés à **l'aménagement d'infrastructures de transports collectifs urbains en province**, ce qui représente une augmentation de 36,15 % par rapport aux dotations de 1990. Cette somme correspond à l'engagement pris par l'Etat de financer ces opérations à hauteur de 2 milliards de Francs sur 5 ans.

Par ailleurs, 68,6 millions de Francs sont consacrés à des aides à la modernisation et à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains de province.

Les **subventions d'investissement aux transports collectifs en Ile-de-France** atteignent 336 millions de Francs en autorisation de programme, soit une progression de 52,72 % par rapport à 1990. Cette participation de l'Etat s'inscrit dans le cadre du contrat de plan conclu avec la région Ile-de-France et concernera les prolongements de la ligne de métro n° 1 vers la Défense, de la ligne A du R.E.R. vers Chessy et Cergy-le-Haut, le tramway Saint-Denis - Bobigny, le Trans Val de Marne, la ligne Issy-La Défense, la ligne D du F.E.R., le lancement de la liaison Gare de l'Est - Gare Saint-Lazare (Eole) et celui de la liaison Gare de Lyon - Tolbiac (Météor).

Les **subventions d'investissement versées à la S.N.C.F.** s'élèvent à 300 millions de Francs, en très légère diminution par rapport à 1990. Elles doivent permettre l'achèvement des plans ferroviaires Massif Central et Bretagne, l'électrification de la ligne Mantes-Caen-Cherbourg, des opérations diverses dans le Nord-Pas-de-Calais, la mise au gabarit de la ligne Paris-Le Havre, ainsi que le relèvement de la vitesse à 200 km/h dans la plaine d'Alsace.

Egalement au profit de la S.N.C.F., 64,3 millions de Francs constitueront des aides au **développement de la productivité des transports de marchandises**, en nette progression par rapport à 1990.

Enfin, pour les études, recherches, développements et expérimentations dans le domaine des transports terrestres, 83,73 millions de Francs sont demandés pour 1991, dont 78 au titre du PREDIT (Programme de Recherche et Développement pour l'Innovation et la Technologie dans les Transports Terrestres).

CHAPITRE II

LA S.N.C.F.

L'année 1990 a été marquée par la signature d'un nouveau contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. pour la période 1990-1994. Il précise les objectifs de l'entreprise et traduit un effort accru de l'Etat en faveur de la S.N.C.F.

Par ailleurs, un projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, rendu public par le Gouvernement au mois de juin 1990 est en cours d'examen par les conseils régionaux.

1. Le contrat de plan Etat-S.N.C.F.

a) Bilan d'exécution du contrat de plan 1985-1989

Trois grandes orientations figuraient dans le contrat de plan pour la période 1985-1989 :

- La politique commerciale

Les résultats obtenus sont importants.

Le trafic voyageurs a atteint en 1989 un niveau record : 64,5 milliards de voyageurs-kilomètres dont 55,4 sur le réseau principal et 9,1 en banlieue parisienne.

La progression du trafic voyageurs est notamment liée au succès des T.G.V., à l'offre de nouveaux produits (familles, jeunes, troisième âge, voyages touristiques) ainsi qu'à la rénovation du matériel ferroviaire et des dessertes régionales (obtenue par une politique de conventionnement entre la S.N.C.F. et les régions).

Pour le fret, la conjoncture économique a été difficile jusqu'en 1988 et la concurrence n'a cessé de s'intensifier, en particulier sous l'effet de la baisse simultanée du prix du pétrole et du cours du dollar. Dans ce contexte, les actions conduites par la S.N.C.F. ont permis, après une longue période de régression, de stabiliser le trafic en 1987 et même d'enregistrer un certain redressement à partir de 1988. Ce trafic est de 51,6 milliards de tonnes-kilomètres en 1989.

La S.N.C.F. propose une gamme élargie de produits ("Fretexpress", "Fretrapide", "Fretéco") et développe le transport combiné (rail-route).

- La modernisation de l'entreprise

Le volume des investissements a été maintenu à un niveau très élevé (au total : 66,5 milliards de francs de 1989) : réalisation du T.G.V. Atlantique, début des travaux du T.G.V. Nord et de l'interconnexion des T.G.V. en Ile-de-France, amélioration du réseau classique et de la banlieue parisienne, électrifications pour désenclaver la Bretagne et le Massif Central, renforcement de la sécurité des circulations dans le cadre d'un programme spécial décidé après les accidents de 1985 et 1988.

La modernisation technique et l'amélioration de la compétitivité ont été accompagnées d'un important effort de productivité. La S.N.C.F. a été amenée à adapter ses effectifs à l'évolution du trafic. Durant les cinq ans du contrat, les effectifs ont diminué de plus de 40.000 personnes, avec 49.717 cessations d'activité et 8.303 recrutements.

La politique sociale, accentuée après les grèves de l'hiver 1986-1987, s'est, outre la réforme des filières, attachée notamment à développer la décentralisation, la formation du personnel, la communication interne et à mettre en place un management participatif.

Un nouveau système de gestion interne par activités a été mis en place. La politique de valorisation du patrimoine ferroviaire a été particulièrement active. L'informatisation a été développée.

- Le redressement financier

Le redressement financier a été atteint la dernière année, après une amélioration progressive comme stipulé par le contrat.

Le résultat de 1989 enregistre un excédent de 138 millions de francs, alors que le déficit était de plus de 6 milliards de francs en 1984, dernière année avant le contrat.

L'excédent brut d'exploitation a doublé, en francs constants, de 1984 à 1989 pour atteindre 10,2 milliards de francs en 1989. Son augmentation a été cependant légèrement inférieure à l'objectif du contrat de plan en raison, notamment, de la baisse des prix du transport de fret imposée par le niveau des prix de la concurrence routière influencé par la très forte baisse du prix du pétrole importé à partir de 1986.

Un indicateur fondamental pour la compétitivité de l'entreprise est l'évolution du coût par unité de production (coût par unité kilométrique équivalente). L'objectif fixé par le contrat de plan était une réduction de 2 % par an en francs constants de ce coût. Cet objectif a été largement dépassé, puisque le coût à l'unité kilométrique équivalente a baissé en francs constants de 15,6 % de 1984 à 1989 (soit 2,9 % par an). Ce résultat, obtenu face à un environnement concurrentiel plus difficile que prévu, traduit l'effort de gestion de l'entreprise et conforte sa compétitivité pour l'avenir.

Le redressement financier a pu être atteint grâce à l'action conjointe des deux parties : la S.N.C.F. a mené une politique de gestion rigoureuse et l'État a lui aussi respecté ses engagements, notamment pour les concours financiers à l'entreprise.

b) Les grandes orientations du contrat de plan 1990-1994

Le nouveau contrat de plan signé le 14 mars 1990 s'articule autour de trois grandes orientations :

- **le développement des liaisons rapides de voyageurs** et notamment celui des liaisons à grande vitesse dans le cadre d'un schéma directeur national intégré au schéma directeur européen ;
- **l'amélioration de la qualité des transports de la vie quotidienne** dans le cadre des services régionaux de transport mais également dans celui des transports parisiens, notamment par une meilleure régularité des circulations, le renforcement de la sécurité, des

conditions d'accueil et d'information des voyageurs et d'entretien des matériels et installations ;

- **le renforcement du transport du frêt**, en particulier par le recours au transport combiné, pour accroître la compétitivité du mode ferroviaire dans un contexte de concurrence forte.

Par ailleurs, pendant la durée du contrat de plan, la **S.N.C.F.** poursuivra et développera sa **politique de recherche et mettra en oeuvre trois grands projets** :

- **le projet Grande Vitesse** qui vise à franchir une nouvelle étape en matière de capacité du réseau et de vitesse de circulation du T.G.V. ;
- **le projet ASTREE** qui, par l'utilisation des progrès les plus récents de l'informatique et des télécommunications, vise à rendre possible une nouvelle organisation de la circulation des trains ;
- **le projet COMMUTOR** dont l'objectif est la mise au point d'équipements de transbordement rapide de superstructures mobiles afin d'offrir au système d'acheminement du frêt des perspectives d'évolution intéressantes.

Enfin, **l'action internationale de la S.N.C.F. est encouragée.** Elle devra faire progresser la coopération avec les réseaux étrangers, tant au sein de la Communauté européenne que dans le reste du monde.

Elle devra prêter son concours aux actions de diffusion des technologies françaises dans le domaine ferroviaire et développer l'exportation de services et d'ingénierie.

Pour atteindre ces objectifs, trois grandes séries de mesures ont été définies :

- **le maintien des contributions de l'Etat** qui indemnise la S.N.C.F. au titre du coût des missions de service public qu'elle assure ainsi que pour compenser les handicaps concurrentiels résultant des conditions particulières dans lesquelles elle exerce son activité ;
- **un très important programme d'investissement** qui dépassera 100 milliards de francs sur la durée du plan dont 43,5 consacrés au programme T.G.V. Dans le précédent contrat de plan, le programme

d'investissement se chiffrait à 66 milliards de francs dont 18 pour le T.G.V.

La S.N.C.F. se fixe pour objectif d'atteindre un taux annuel d'autofinancement de 34 % en fin de contrat, sans tomber en-dessous de 20 % pour un exercice donné.

En outre, il est prévu que l'Etat participera au programme d'investissement nécessaire au développement des transports combinés.

- **l'assainissement de la situation financière de la S.N.C.F.** par la création au 1er janvier 1991 d'un service annexe d'amortissement de la dette auquel est affectée la partie de la dette correspondant aux déficits cumulés enregistrés par l'entreprise depuis 1971, soit 38 milliards de francs.

A partir de 1991, l'Etat apportera un concours annuel de 3,8 milliards de francs 1989, la S.N.C.F. contribuant pour 100 millions de francs à ce mécanisme de désendettement.

L'encours de la dette de la S.N.C.F. était de 97 milliards de francs au 31 décembre 1989 et devrait atteindre 105 milliards de francs fin 1990. Il génère chaque année environ 10 milliards de francs de charges financières, soit 20 % du chiffre d'affaires de l'entreprise.

2. Les contributions de l'Etat à la S.N.C.F. en 1991

Les concours versés par l'Etat à la S.N.C.F. et inscrits dans le projet de budget pour 1991 sont la traduction exacte des dispositions du contrat de plan signé le 14 mars 1990.

Ces contributions ont deux objectifs essentiels :

- **La compensation des missions de service public.**

A ce titre, l'Etat verse à la S.N.C.F. :

- . une contribution pour le maintien en état des installations nécessaires aux besoins de la défense du pays,
- . une contribution à l'équilibre des comptes de l'activité du transport de voyageurs dans la région parisienne,

- . une contribution aux tarifs sociaux,
 - . une contribution versée par le ministère de la Défense pour le transport des militaires,
 - . une compensation versée par le ministère de la Justice pour le transport des détenus et de leurs escortes,
 - . une compensation versée par les Services du Premier Ministre pour le transport de la presse.
- **L'harmonisation des conditions de concurrence**

A ce titre, la S.N.C.F. reçoit de l'Etat :

- . une contribution aux charges d'infrastructures,
- . une contribution aux charges de retraite sur la base d'un taux de cotisation de la S.N.C.F. normalisé de 36 %.

A ces subventions d'exploitation s'ajoutent des **subventions d'investissement**. Celles-ci résultent d'engagements pris dans le cadre des contrats Etat-régions et de conventions conclues avec la S.N.C.F. Elles sont de 300 millions de francs pour 1991 et concernent notamment des opérations d'électrification.

Enfin, s'ajoute à toutes ces subventions, **le versement de l'Etat au service de la dette**, en application de l'article 28 du contrat de plan.

Le tableau ci-après fournit le montant de chacune de ces contributions pour 1991.

**Contributions de l'Etat figurant dans le
projet de loi de finances pour 1991**

(en millions de francs)

Compensation des missions de service public :	
- Contribution aux lignes maintenues pour la Défense	7,20
- Contribution aux services régionaux de voyageurs	3 912,97
- Indemnité compensatrice banlieue parisienne	756,00
- Réduction de tarifs (banlieue parisienne)	105,00
- Contribution aux tarifs sociaux	1 773,11
- Contribution du ministère de la Défense pour le transport des militaires	1 689,00
- Compensation du ministère de la Justice pour le transport des détenus et de leurs escortes	15,55
- Transport de la presse	184,99
Harmonisation des conditions de concurrence :	
- Contribution aux charges d'infrastructure	10 734,52
- Contribution aux charges de retraite	14 208,00
Subventions d'investissement	300,00
Versement au service de la dette	4 027,46

L'ensemble de ces contributions augmente de plus de 10 % par rapport à 1990, essentiellement en raison de la progression de 9,78 % des concours aux charges de retraite, de l'augmentation de 12,3 % de la compensation pour tarifs sociaux et de la participation renforcée de l'Etat au mécanisme de désendettement de l'entreprise.

3. Les investissements de la S.N.C.F.

Le total des crédits de paiement consacrés aux investissements sur le réseau principal de la S.N.C.F. en 1990 s'est élevé à 18,7 milliards de francs.

Le projet établi pour 1991 s'élève à 22 milliards de francs, ce qui représente une progression significative des crédits : + 17,64 %.

Les deux tableaux ci-après donnent le détail chiffré du programme d'investissements sur le réseau principal de la S.N.C.F. pour 1990 et 1991.

BUDGET 1990 - RESEAU PRINCIPAL

	MF de 1990	Crédits de paiement
RESEAU CLASSIQUE		
- Matériel roulant		1 226
- Mobilier-outillage		399
- Participations financières		61
- Installations fixes		3 808
dont électrifications contrat (1)		281
Saint-Brieuc - Brest		4
Rennes - Quimper		<u>252</u>
<u>Sous-total</u>		256
Nevers - Saint-Germain-des-Fossés		5
Saint-Germain-des-Fossés - Clermor - Ferrand		<u>20</u>
<u>Sous-total</u>		25
<u>Total Réseau classique</u>		5 494
TGV ATLANTIQUE		
- Infrastructures		466
- Rames		<u>2 421</u>
<u>Total TGV Atlantique</u>		2 887
TGV NORD		
- Infrastructures		3 753
- Rames Transmanche		267
- Rames Nord		<u>20</u>
<u>Total TGV Nord</u>		4 040
INTERCONNEXION		
- Infrastructures		580
- Rames Interconnexion		<u>390</u>
<u>Total Interconnexion</u>		970
CONTOURNEMENT EST DE LYON		
- Infrastructures - tronçon Nord		676
- Infrastructures - tronçon Sud		756
- Rames de renforcement Sud-Est		<u>0</u>
<u>Total Sud-Est</u>		1 432
TUNNEL SOUS LA MANCHE		
- Installations terminales		231
	<u>TOTAL</u>	15 054
Grosses Opérations Périodiques		
		1 662
Opérations financées sur ressources affectées ou concours de tiers		
- dont électrifications part Etat (3)		2 060 (2)
		175
	<u>TOTAL GENERAL</u>	18 776

(1) Part SNCF du financement seulement.

(2) - dont 347 MF de travaux prévus en 1990, couverts par subventions des collectivités régionales au titre des électrifications Poitiers - La Rochelle (161 MF) et Paris - Caen - Cherbourg (186 MF),

- dont 84 MF de travaux prévus en 1990, couverts par subventions de l'Etat et des collectivités régionales au titre des électrifications du Nord - Pas de Calais.

(3) Electrifications du Plan Ferroviaire Breton (125 MF) et électrification Paris - Clermont-Ferrand (50 MF)

AVANT-PROJET DE BUDGET 1991 - RESEAU PRINCIPAL

MF DE 1990	Crédits de paiement
RESEAU CLASSIQUE	
- Matériel roulant	1 500
- Mobilier-outillage	380
- Participations financières	60
- Installations fixes	3 968
dont électrifications contrat (1)	
Rennes - Quimper	<u>(212)</u>
<u>Total Réseau classique</u>	5 908
TGV ATLANTIQUE	
- Infrastructures	42
- Rames	<u>780</u>
<u>Total TGV Atlantique</u>	822
TGV NORD	
- Infrastructures	4 508
- Rames Transmanche	515
- Rames Nord	<u>100</u>
<u>Total TGV Nord</u>	5 123
INTERCONNEXION	
- Infrastructures	1 355
- Rames Interconnexion	<u>2 370</u>
<u>Total Interconnexion</u>	3 725
CONTOURNEMENT EST DE LYON	
- Infrastructures - tronçon Nord	874
- Infrastructures - tronçon Sud	946
- Rames de forçement Sud-Est	0
TUNNEL SOUS LA MANCHE	
- Installations terminales	226
<u>TOTAL</u>	
	17 624
GROSSES OPERATIONS PERIODIQUES (GOP)	
	1 665
Opérations financées sur ressources affectées ou concours de t.crs	
	2 717 (2)
- dont électrifications part Etat	132 (3)
<u>TOTAL GENERAL</u>	
	22 006

(1) Part SNCF du financement seulement.

(2) dont 407 MF de travaux prévus en 1991, couverts par subventions des collectivités régionales (207 MF) pour Paris - Caen - Cherbourg et (40 MF) pour Poitiers - La Rochelle et par portage financier à hauteur de 160 MF pour Poitiers - La Rochelle.
dont 440 MF de travaux prévus en 1991, couverts par subventions de l'Etat et des collectivités régionales au titre du contrat Etat/Région Nord-Pas-de-Calais et du surcoût de la traversée de Lille par le TGV Nord.

(3) Electrification du Plan Ferroviaire Breton : 106 MF.
Electrification Paris - Clermont-Ferrand : 26 MF.

a) Les liaisons à grande vitesse

L'année 1990 aura été une année importante pour le T.G.V. avec le succès de la mise en service du T.G.V. Atlantique, le record de vitesse de 515 Km/h établi au mois de mai, mais aussi avec les contestations de tracé en Provence et à Amiens, les inquiétudes concernant les prochains choix d'investissement et le développement d'un réseau européen de trains à grande vitesse.

A l'examen de la poursuite des opérations en cours de réalisation s'ajoute, cette année, l'étude du projet de schéma directeur des liaisons à grande vitesse, rendu public par le Gouvernement au mois de juin 1990 et actuellement soumis à l'examen des conseils régionaux.

Le projet de schéma directeur des liaisons à grande vitesse propose, à l'horizon d'une vingtaine d'années, la réalisation d'environ 3.200 kilomètres de voies ferrées nouvelles, qui s'ajouteraient aux 590 kilomètres actuellement en service et aux 670 kilomètres en construction ou déjà décidés. L'ensemble du réseau ferroviaire, nouveau et classique, parcouru par des rames T.G.V. atteindrait alors 11.000 kilomètres (aujourd'hui 3.450 kilomètres) et intéresserait un trafic annuel de 160 millions de voyageurs (20 millions aujourd'hui).

Bien que n'étant pas programmée, la réalisation complète de ce projet est estimée à 160 milliards de francs pour l'infrastructure et à 30 milliards pour le matériel roulant, ces sommes s'ajoutant aux 25 milliards de francs prévus pour les lignes en cours de construction (T.G.V. Nord, interconnexion des réseaux à l'Est de Paris, prolongement du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence) soit un coût global de 215 milliards de francs.

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

Les projets proposés pour l'inscription au schéma directeur sont :

- lignes nouvelles en service :
 - . T.G.V. Paris Sud-Est,
 - . T.G.V. Atlantique.

- **projets de lignes nouvelles en cours de construction**

- . **T.G.V. Nord**, partie française du projet Paris/Londres/Bruxelles - Amsterdam/Cologne - Francfort, reliant Paris au nord de la France, au tunnel sous la Manche et à la Belgique,
- . **Prolongement de la ligne nouvelle Paris-Lyon** jusqu'à Valence, desservant l'agglomération lyonnaise et son aéroport,
- . **Interconnexion Est de l'Ile-de-France**, reliant le T.G.V. Sud-Est au T.G.V. Atlantique et au T.G.V. Nord via l'aéroport de Roissy.

- **nouveaux projets de lignes nouvelles**

- . **T.G.V. Aquitaine**, prolongement du T.G.V. Atlantique de Tours à Bordeaux et au-delà, ouv. ant de nouvelles perspectives d'amélioration des liaisons avec l'Espagne sur la façade atlantique,
- . **T.G.V. Auvergne**, reliant Clermont-Ferrand à la région parisienne et au système d'interconnexion grâce à des sections de lignes nouvelles et à l'aménagement de la ligne existante,
- . **T.G.V. Bretagne**, prolongement du T.G.V. Atlantique du Mans à Rennes,
- . **T.G.V. Est**, reliant la région parisienne et le système d'interconnexion à Reims, Metz, Nancy et Strasbourg avec connexions vers le Luxembourg, vers l'Allemagne fédérale (aux niveaux de Sarrebruck et de Strasbourg) et vers la Suisse par la ligne aménagée Strasbourg-Mulhouse-Bâle,
- . **T.G.V. Grand-Sud**, reliant Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille et la Côte d'Azur grâce à des sections de lignes nouvelles ou aménagées, complémentaires aux T.G.V. Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et Provence-Côte d'Azur,
- . **Interconnexion Sud de l'Ile-de-France**, accroissant les capacités d'interconnexion grâce à une nouvelle ligne établie entre la première

interconnexion Est et le T.G.V. Sud-Est d'une part et le T.G.V. Atlantique d'autre part,

- . **Liaison Transalpine (Lyon-Turin)**, reliant l'Italie à la France et permettant des liaisons rapides avec la Grande-Bretagne (via le tunnel sous la Manche) et la Belgique, au nord, avec l'Espagne et le Portugal, au sud. Grâce à un nouveau tunnel de base, cette liaison permet non seulement d'assurer la connexion des réseaux à grande vitesse français et italien, mais également de créer un nouvel itinéraire performant pour le trafic des marchandises,
- . **T.G.V. Limousin**, reliant Limoges et le Sud-ouest du Massif Central à la région parisienne et au système d'interconnexion grâce à des sections de lignes nouvelles et à l'aménagement de la ligne existante. En outre, une variante, greffant la desserte de Limoges sur le T.G.V. Atlantique à Poitiers, est à l'étude,
- . **T.G.V. Méditerranée**, qui s'inscrit lui-même dans l'ensemble international plus vaste du T.G.V. Sud Européen, constitué de l'ensemble de deux projets :
 - T.G.V. Provence-Côte d'Azur**, prolongement de la ligne nouvelle Paris-Valence jusqu'à Marseille et à la Côte d'Azur,
 - T.G.V. Languedoc-Roussillon**, prolongement jusqu'à Montpellier et à Perpignan, ouvrant de nouvelles perspectives d'amélioration des liaisons avec l'Espagne grâce au projet de ligne internationale entre Barcelone et Perpignan,
- . **T.G.V. Midi-Pyrénées**, prolongement du T.G.V. Atlantique et Aquitaine jusqu'à Toulouse,
- . **T.G.V. Normandie**, reliant Caen et Rouen à la région parisienne et au système d'interconnexion,
- . **T.G.V. Picardie**, liaison via Amiens entre le T.G.V. Nord et le tunnel sous la Manche,
- . **T.G.V. Rhin-Rhône combinant** :

les relations nord-sud entre la R.F.A. et l'est de la France, d'une part, la Méditerranée et l'Espagne, d'autre part ;

les relations est-ouest entre Paris, la Bourgogne, la Franche-Comté, le sud de l'Alsace et la Suisse.

- **projets de ligne nouvelle en cours d'étude**

- **Liaison à grande vitesse vers Genève, par une ligne nouvelle Mâcon-Genève se détachant du T.G.V. Sud-Est, ou par une ligne nouvelle Chambéry-Genève se détachant de la liaison Transalpine.**

Le coût de ces différents projets, ainsi que leur taux de rentabilité interne, figurent dans le tableau ci-après.

(en milliards de francs 89)

Projets	Infrastructures	Matériel	Totaux	Tri % (3)
T.G.V. Aquitaine	16,2	0,9	17,1	9,5
T.G.V. Auvergne	4,6	1,3	5,9	3,1
T.G.V. Bretagne	5,7	0,8	6,5	7,4
T.G.V. Est (1)	22,0	6,3	28,3	4,3
T.G.V. Grand-Sud	5,7	0,9	6,6	3,4
Interconnexion Sud	3,1	0,2	3,3	8,2
Liaison Transalpine (2)	21,5	5,5	27,0	5,6
T.G.V. Limousin	5,3	1,4	6,7	2,4
T.G.V. Provence-Côte d'Azur	17,8	2,0	19,8	12,0
T.G.V. Languedoc-Roussillon	14,4	3,7	18,1	7,1
T.G.V. Midi-Pyrénées	8,4	-	8,4	5,8
T.G.V. Normandie	10,1	1,5	11,6	0,1
T.G.V. Picardie	6,3	-	6,3	4,8
T.G.V. Rhin-Rhône	17,8	4,3	22,1	6,9

(1) *Projet ESSIG sans raccordements complémentaires (2,4 GF).*

(2) *Montants établis sur base territoriale ; l'ensemble du projet franco-italien s'établit à 25,2 milliards de francs 89 pour les infrastructures et à 9,3 milliards de francs 89 pour le matériel.*

(3) *Taux de rentabilité interne pour la S.N.C.F.*

L'impact de chacun de ces projets sur le trafic voyageurs apparaît dans le tableau ci-après.

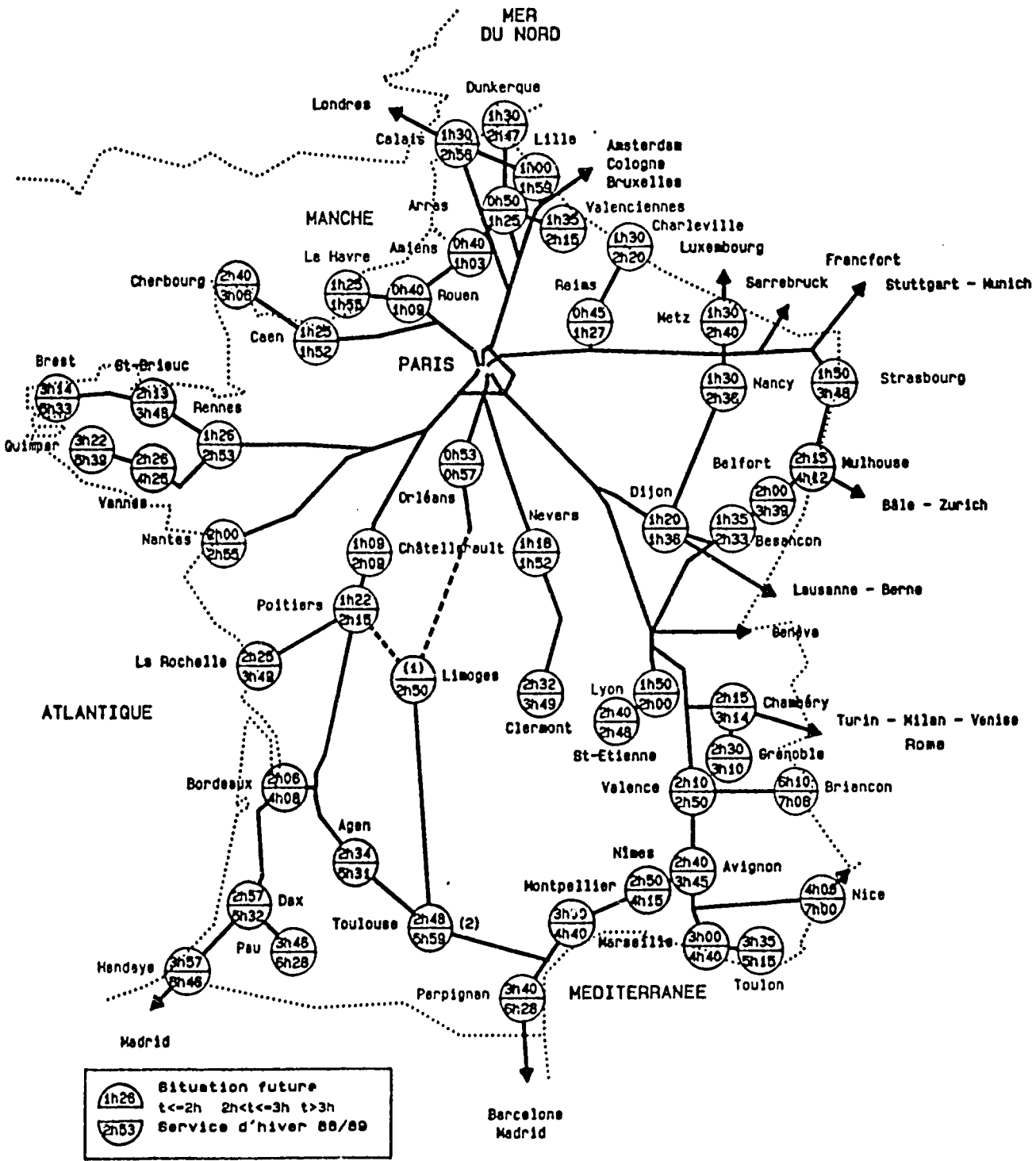
PROJETS	MILLIONS DE VOYAGEURS			
	AVANT	APRES		%
TGV Aquitaine	14,7	19,7	+ 5	+ 34 %
TGV Auvergne	2,9	3,9	+ 1,0	+ 37 %
TGV Bretagne	9,1	12,2	+ 3,1	+ 34 %
TGV Est	8,4	14,5	+ 6,1	+ 73 %
TGV Grand-Sud	3,7	5,3	+ 1,6	+ 42 %
Interconnexion Sud	12,6	13,4	+ 0,8	+ 7 %
Liaison Transalpine	8,4	14,7	+ 6,3	+ 75 %
TGV Limousin	3,3	4,0	+ 0,7	+ 21 %
TGV Provence - Côte d'Azur	15,9	23,4	+ 7,5	+ 47 %
TGV Languedoc- Roussillon	5,8	9,5	+ 3,8	+ 65 %
TGV Midi-Pyrénées	2,3	3,3	+ 1	+ 44 %
TGV Normandie	5,5	7,1	+ 1,6	+ 29 %
TGV Picardie	13,5	14,4	+ 0,9	+ 7 %
TGV Rhin-Rhône	9,5	15,3	+ 5,8	+ 61 %

Quelques interrogations subsistent cependant.

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

Elle exprime toutefois son inquiétude sur les conditions de financement réservées à certains projets et en particulier sur l'importance de la contribution financière demandée aux collectivités locales. Le T.G.V.-Est en est le premier révélateur, mais d'autres liaisons devraient soulever le même problème.

**PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL
DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE
Evolution des temps de parcours au départ de PARIS**



b) Le réseau classique

Le plan de désenclavement ferroviaire de la Bretagne et du Massif Central est en voie d'achèvement.

Les travaux engagés au titre du plan ferroviaire breton concerneront la branche sud du réseau (Rennes-Quimper), les travaux d'électrification de la branche nord ayant été achevés. La mise sous tension est prévue pour 1992.

Les autres opérations d'investissement prévues concernent l'électrification de la ligne Mantes-Caen-Cherbourg, des opérations diverses en Nord-Pas-de-Calais, le relèvement de vitesse à 200 Km/h en plaine d'Alsace et la traversée de Lille, opération connexe au T.G.V. Nord.

Dans un souci de développer l'aménagement du territoire, votre commission réaffirme la nécessité de continuer d'entretenir le réseau classique et d'investir sur des lignes secondaires ou d'intérêt régional.

Enfin, l'amélioration de la sécurité ferroviaire se poursuit en application du programme quinquennal de sécurité adopté le 26 octobre 1988.

Les investissements effectués visent à augmenter la capacité des lignes les plus chargées et à automatiser la conduite de façon à limiter l'erreur humaine. Des crédits sont prévus pour la formation des agents.

Le montant total des dépenses prévues pour le programme de sécurité s'élève à 4 milliards de francs.

Votre rapporteur réaffirme l'importance du problème de la sécurité ferroviaire. Il constate que le nouveau contrat de plan l'a pris en compte parmi ses grands objectifs.

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE

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

(en millions de francs)

		1990	1991	Evolution en %
Titre IV				
- Indemnité compensatrice RATP		3 830,00	4 183,00	+ 9,21
- Indemnité compensatrice SNCF		719,27	756,00	+ 5,10
- Réductions de tarifs RATP		115,50	115,50	-
- Réductions de tarifs SNCF banlieue		96,60	105,00	+ 8,69
- Desserte interne des villes nouvelles		2,00	2,00	-
- TVA (RATP)		14,00	14,00	-
Total Titre IV		4.777,37	5.175,00	+ 8,33
Titre VI				
- Subventions d'investissement RATP	AP	49,00	115,50	+ 235,71
	CP	80,00	92,00	+ 15,00
- Subventions d'investissement SNCF banlieue	AP	61,00	127,00	+ 208,19
	CP	30,00	89,30	+ 297,66
- Aménagement d'infrastructures de voirie en Ile-de-France	AP	110,00	93,50	- 15,00
	CP	99,00	64,20	- 33,15
Total Titre VI	AP	220,00	336,00	+ 52,72
	CP	209,00	245,50	+ 17,46

Ce tableau permet de constater une double progression dans le projet de budget pour 1991.

- celle des subventions de fonctionnement qui s'élèvent à 5.175,50 millions de francs, en augmentation de 8,33 % par rapport à 1990,
- celle, plus significative, des subventions d'investissement qui s'élèvent à 336 millions de francs en autorisations de programme (+ 52,72 % par rapport à 1990) et à 245,5 millions de francs en crédits de paiement (+ 17,46 % par rapport à 1990).

1. Les contributions de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs de la région parisienne

Les concours de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs de la région parisienne se font essentiellement sous la forme d'une indemnité compensatrice, versée à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue.

En 1991, ces indemnités compensatrices progressent fortement.

Leur évolution au cours des années précédentes avait été la suivante :

(en millions de francs)

Année	Montant	Evolution en %
LFI 1987	4.885	-
LFI 1988	4.885	-
LFI 1989	4.605	- 5,7 %
LFI 1990	4.549	1,2 %
LFI 1991	4.939	+ 8,6 %

La hausse relativement sensible constatée en 1991 par rapport aux deux exercices précédents s'explique pour l'essentiel par l'emploi au cours de ces deux exercices de reliquats de trésorerie du versement de transport ayant permis de minorer les indemnités compensatrices.

Sur une plus longue période, on constate une quasi-stabilisation en francs courants des indemnités compensatrices.

Par ailleurs, il convient de rappeler que le financement de l'indemnité compensatrice est partagé par l'Etat et les collectivités locales à hauteur respective de 70 % et 30 %.

La répartition du financement des charges d'exploitation de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.-banlieue s'est faite ainsi au cours des trois dernières années :

	1988	1989	1990
- Collectivités locales	11 %	10 %	10 %
- Etat	22 %	20 %	19 %
- Employeurs	21 %	24 %	24 %
- Usagers	36 %	36 %	(1) 38 %
- Divers	10 %	10 %	9 %

(1) Part ramenée à 30,2 % en tenant compte du remboursement par l'employeur de 50 % du coût de la carte orange.

En 1991, la répartition du financement des charges d'exploitation devrait être sensiblement équivalente à celle de 1990.

On peut observer une légère diminution du concours de l'Etat au cours des dernières années ainsi qu'une réduction du concours des collectivités locales, en raison du lien automatique entre ces deux contributions mis en place par le mécanisme de financement de l'indemnité compensatrice.

En revanche, les parts respectives des employeurs et des usagers ont légèrement augmenté.

Toutefois, 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 malgré le rattrapage tarifaire mené ces dernières années en région parisienne.

Ces divergences de situation entre la région parisienne et la province résultent de l'existence d'une contribution de l'Etat au fonctionnement des seuls transports collectifs parisiens, opérant ainsi

un transfert de revenu entre les usagers de province et ceux de la région parisienne, au profit de ces derniers.

Votre rapporteur estime qu'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.

En effet, l'indemnité compensatrice représente plus de 30 % des recettes de la R.A.T.P. et 15,2 % des recettes de la S.N.C.F.-banlieue. Si ces chiffres ont diminué par rapport aux années antérieures, ils n'en demeurent pas moins réellement importants.

2. Les subventions de l'Etat aux investissements dans les transports collectifs de la région parisienne

Ces subventions sont en nette augmentation cette année. Elles s'élèvent à 336 millions de francs en autorisations de programme, en progression de 52,7 % par rapport à 1990.

Elles se répartissent ainsi :

- 115,5 millions pour la R.A.T.P. (métro, R.E.R.),
- 127 millions pour la S.N.C.F.-banlieue
- 93,5 millions pour les autres aménagements d'infrastructure de voirie, notamment pour les tramways et autobus.

Les opérations financées par ces crédits concerneront :

- le prolongement de la ligne 1 jusqu'à la Défense : les travaux de gros oeuvre s'achèvent et la mise en service est prévue pour le début de 1992 ;
- le prolongement de la ligne A du R.E.R. jusqu'à Chessy qui devrait être achevé au printemps 1992 et jusqu'à Cergy-le-Haut ;
- le projet METEOR (Métro Est-Ouest Rapide) Gare de Lyon-Tolbiac dont les travaux seront lancés en 1991 ;
- le projet EOLE (Est-Ouest Liaison Express) qui permettra de relier les gares de l'Est et Saint-Lazare ;

- l'achèvement de la ligne D du R.E.R. ;
- le tramway Saint-Denis-Bobigny dont les travaux ont débuté en mai 1990, la mise en service devant avoir lieu en 1992 ;
- le projet trans Val-de-Marne dont les travaux ont débuté en mars 1990.

Le programme d'investissement pour l'extension des réseaux de transports collectifs en Ile-de-France a été défini dans le cadre du contrat de plan conclu entre l'Etat et la région Ile-de-France pour la période 1989-1993. Il s'élève à 7 milliards de francs. Le tableau suivant en donne la répartition :

	Montant en MF
I - <u>ACHEVEMENT IXème PLAN</u>	
Ligne 1 (prolongement Défense)	285
Ligne A (Torcy-Chessy)	828
Saint-Denis-Bobigny (tramway)	382
Trans-Val-de-Marne (1ère phase)	217
Sites propres : RN 186	30
RN 305	57
RN 192	52
TOTAL I	1.851
II - <u>LIAISON EST-OUEST</u>	
Ligne D (partiel)	900
Desserte XIIème-XIIIème (partiel)	650
Décharge ligne A (Est-Ouest) (partiel)	1.570
TOTAL II	3.120
III-<u>LIAISONS FERREES EN REGION DES TRANSPORTS PARISIENS</u>	
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 PARI-
SIENS

Tournan-Coulommiers	120
Gretz-Provins	50
La Ferté Alais-Malesherbes	64

<u>TOTAL IV</u>	234

V - SITES PROPRES

Trans-Val de Marne (2ème phase) <u>TOTAL V</u>	200

<u>TOTAL GENERAL</u>	7 000 MF

Un avenant au contrat de plan a été signé le 4 juillet 1990 pour prendre en compte les coûts de réalisation des projets METEOR et EOLE. Ce programme complémentaire s'élève à 2,62 milliards de francs.

Il sera financé par la ville de Paris à hauteur de 450 millions de francs, le reste étant réparti entre l'Etat et la région selon les clés de financement habituelles :

- 40 % de subventions de l'Etat,
- 40 % de subventions de la région,
- 20 % de prêts spéciaux de la région.

Enfin, deux opérations hors contrat de plan ont été prévues. Elles seront financées suivant des modalités spécifiques sans subvention de l'Etat :

- la liaison Orly-Val entre l'aéroport d'Orly et la station Antony du R.E.R. B dont les travaux sont en cours,
- le prolongement de la ligne B du R.E.R. jusqu'à l'aérogare n° 2 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

3. La R.A.T.P.

- *L'évolution du trafic*

En 1989, le trafic de la R.A.T.P. a été de 2,38 milliards de voyages répartis ainsi :

. Métro	1.221 millions de voyages
. Bus Paris	328 millions de voyages
. Bus banlieue	505 millions de voyages
. R.E.R.	326 millions de voyages

Après correction de l'effet des grèves de la fin de 1988 et de l'effet calendaire (1988 était une année bisextile), la progression du trafic a été de + 0,8 % par rapport à 1990.

Pour 1990, on observe déjà une forte hausse du trafic, en particulier sur le R.E.R. en raison de la mise en service de l'interconnexion vers Poissy et de la mise en place du système d'aide à la conduite et à la maintenance sur la ligne A (S.A.C.E.M.) permettant d'augmenter la fréquence des rames aux heures de pointe.

L'augmentation prévisible du trafic en 1991 se situe aux environs de 1 %.

- *La situation financière*

L'exercice 1989 s'est soldé par un résultat comptable de - 13 millions de francs, proche de l'équilibre.

Pour 1990, l'ensemble des charges du compte de résultat a été fixé à 17,32 milliards de francs, en progression de 5,1 % par rapport à 1989.

L'évolution des charges résulte d'une augmentation modérée des charges de personnel (+ 3,48 %), d'une forte progression des dotations pour les actions de propreté, de lutte contre la fraude et de renforcement de la sécurité, de la création d'une dotation à la modernisation de l'entreprise, en lien avec les réformes d'organisation de la régie adoptées en 1990.

L'encours de la dette financière de la R.A.T.P. s'élevait à 16,44 milliards de francs au 31 décembre 1989 dont 92 % à plus d'un an.

La structure de cette dette est la suivante :

- prêts de la région Ile-de-france	12,0 %
- marché financier français	80,8 %
- marchés financiers étrangers	2,0 %
- emprunts auprès des établissements de crédits et divers	5,2 %

Compte tenu du mode de financement des investissements de la R.A.T.P., la dette financière de la régie continuera à s'accroître d'un montant proche de 1 milliard de francs par an au cours des prochains exercices.

La signature d'un contrat de plan entre l'Etat et la R.A.T.P., prévue depuis de nombreux mois, n'est toujours pas annoncée.

Votre rapporteur souhaite que la négociation de ce contrat de plan aboutisse rapidement. Cela permettrait de clarifier les objectifs poursuivis par la R.A.T.P. ainsi que les moyens dont elle disposera, en particulier les contributions de l'Etat, pour les atteindre.

CHAPITRE IV

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE

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

Les crédits qui leur sont destinés sont inscrits au titre VI du budget des transports terrestres.

Le tableau ci-dessous retrace leur évolution dans les quatre dernières lois de finances :

(en millions de francs)

	L.F.I. 1988		L.F.I. 1989		L.F.I. 1990		L.F.I. 1991		Evolution 91/90 en %	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
- Aménagement d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province (métros, tramways)	265	280	295	274	330	340	450	348	+ 36,3	+ 2,3
- Aides à l'amélioration de la qualité de la productivité des transports urbains	30	116	30	108	20	93	23	47	+ 15,0	- 49,4
TOTAL.	295	396	325	382	350	433	473	395	+ 35,1	- 8,7

Si les autorisations de programme prévues pour 1991 augmentent fortement, passant de 350 à 473 millions de francs, ce qui représente une progression de 35,1 %, les crédits de paiement

demandés pour 1991 diminuent sensiblement, passant de 433 à 395 millions de francs, soit une diminution de 8,7 %.

Cette évolution contradictoire ne peut être analysée que par un examen détaillé des deux articles du budget sur lesquels sont inscrits ces crédits.

i. Les métros et tramways de province

Le montant des autorisations de programme destinées à l'aménagement d'infrastructures de voirie pour les métros et tramways de province s'élève à 450 millions de francs dans le projet de budget pour 1991, en progression de plus de 36 % par rapport à 1990.

Cette évolution significative est la traduction budgétaire de l'engagement de l'Etat de financer ces opérations à hauteur de 2 milliards de francs sur la durée du Xe Plan.

En revanche, les crédits de paiement proposés pour 1991 progressent plus modérément, s'élevant à 348 millions de francs, en augmentation de 2,3 % par rapport à 1990.

Jusqu'à la fin de 1987, la subvention de l'Etat pouvait atteindre au maximum 50 % de la dépense relative aux ouvrages en surface ou aériens et 40 % de la dépense relative aux ouvrages souterrains.

A la suite du conseil interministériel du 1er décembre 1987, les modalités d'intervention de l'Etat ont été modifiées : **le taux de subvention est au maximum de 30 % et le montant de la subvention est plafonné à 600 millions de francs.**

Ces principes ont été confirmés à plusieurs reprises par le Gouvernement, notamment lors de la préparation du Xe Plan.

Les opérations financées en 1990 ont été :

- Toulouse : poursuite des travaux du métro,
- Grenoble : poursuite de la ligne 2 du tramway,
- Marseille : prolongement de la ligne 1 du métro,
- Lille : actualisation de la ligne 1 bis et début de la ligne 2 du métro,

- Rennes : travaux préliminaires sur les transports en site propre,
- Strasbourg : début des travaux du tramway.

En 1991, la priorité sera donnée à la poursuite des opérations en cours de réalisation à Toulouse, Grenoble, Marseille et Lille, ainsi qu'au lancement d'opérations nouvelles : la ligne 2 du réseau lillois, la première phase du tramway de Strasbourg, les lignes de tramway de Reims et de Rouen.

Les protocoles financiers relatifs à ces nouvelles opérations devraient être conclus avant la fin de l'année 1990 avec les autorités organisatrices concernées.

2. L'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains.

Le montant des autorisations de programme affectées à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains s'élève à 23 millions de francs dans le projet de budget pour 1991, en progression de 15 % par rapport à 1990.

En revanche, les crédits de paiement prévus à cet effet diminuent fortement, passant de 93 à 47 millions de francs, soit une réduction de 49 %.

Ces subventions sont accordées dans le cadre d'un **contrat pluriannuel de modernisation** conclu entre l'Etat et les autorités organisatrices, en fonction d'un programme d'investissements de nature à favoriser l'usage des transports collectifs et moderniser les conditions d'exploitation des réseaux.

Les investissements éligibles concernent notamment les aménagements de voirie et les équipements spécifiques pour l'information des usagers. Le taux maximum de la subvention est de 30 %.

En 1991, la politique contractuelle en faveur de la modernisation des réseaux urbains de transport collectif sera poursuivie.

Les priorités viseront le soutien des réseaux de villes moyennes et la réalisation des axes lourds pour autobus.

Dans le cadre des contrats pluriannuels passés avec les autorités organisatrices de transports, l'aide de l'Etat servira à améliorer les conditions d'exploitation du réseau ainsi que le niveau du service offert à l'utilisateur, l'autorité organisatrice s'engageant sur la réalisation d'indicateurs de gestion reflétant les améliorations apportées à la qualité du service offert à l'utilisateur, à la productivité du réseau et aux conditions financières de son exploitation.

CHAPITRE V

LA DESSERTÉ DE LA CORSE

Le transport des voyageurs et des marchandises par les voies aérienne et maritime entre le continent et la Corse fait l'objet d'une convention en application des dispositions de la loi du 30 juillet 1982 portant statut particulier de la Corse.

La convention actuellement en vigueur a été signée le 7 janvier 1986 pour une période de 5 ans. Une nouvelle convention devrait donc être signée au début de 1991.

Le transport est exercé selon des tarifs alignés sur ceux de la S.N.C.F. pour les passagers et sur ceux 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.

La dotation annuelle est calculée sur la base des dépenses constatées l'année précédente, actualisées en fonction de la variation des prix du P.I.B.

Pour 1991, les crédits prévus dans le projet de budget s'élèvent à 700 millions de francs, en diminution de 9,31 % par rapport à 1990.

Il s'agit d'une provision dans l'attente de la renégociation de la convention de continuité territoriale qui devrait aboutir à la signature d'une nouvelle convention au début de 1991.

Le tableau ci-après détaille les subventions versées par l'Etat à chaque compagnie concessionnaire au titre de la dotation de continuité territoriale au cours des 5 années couvertes par la convention signée le 7 janvier 1986.

SUBVENTIONS DE CONTINUITÉ TERRITORIALE

(comptabilité OTRC)

ANNEE	1986	1987 (+ 2 %)	1988 (+ 2,5 %)	1988(3) (+ 2,5 %)	1988(4) (+ 2,5 %)
Dotation Etat	702.810.000	710.799.998	734.720.000	753.086.000	771.815.000
. dont Maritime	610.210.000	613.799.998	635.285.000	648.137.043	664.340.469
. dont Aérien	88.000.000	84.000.000	88.350.000	101.788.082	104.363.084
. dont OTRC(5)	3.000.000	3.000.000	3.075.000	3.151.875	3.211.447
Autres dotations		2.000.000 (1)	2.000.000 (1)	2.000.000 (1)	2.000.000 (1)
Subvention					
. SNCM	458.000.000	467.180.000	476.839.000	490.809.974	503.080.226
. CMN	127.000.000	120.540.000 (2)	141.778.498 (2)	138.087.050	139.500.410
. PITTALUDA	10.000.000	9.307.358	10.154.889	9.880.507	10.000.000
. GNCF	254.848	179.158	152.889	159.939	490.000
Total Maritime	<u>598.054.848</u>	<u>597.186.518</u>	<u>630.825.087</u>	<u>637.028.469</u>	<u>652.880.636</u>
Solde Maritime	14.155.152	22.613.480	4.308.813	11.108.574	11.358.833
Subvention					
. AIR-FRANCE	41.800.000	42.835.000	43.700.874	44.783.393	45.814.405
. AIR-INTER	41.800.000	42.835.000	43.700.874	44.783.393	45.814.405
. TAT	4.361.091	8.055.000	7.988.188	8.098.948	8.700.000
. AIR-CORSE		1.944.513	3.224.837	3.039.899	3.800.000
. CCM					
Total Aérien	<u>87.961.091</u>	<u>95.269.513</u>	<u>98.612.581</u>	<u>101.723.734</u>	<u>105.328.810</u>
Solde Aérien	1.838.909	730.487	(262.581)	2.075.348	1.034.272
Solde Aérien et Maritime	15.794.061	23.343.967	4.107.332	13.183.922	12.394.107

(1) Subvention du Conseil général du Var pour la desserte aérienne de Toulon (AIR-CORSE).

(2) 9 MF non versés à la CMN en 1987 et versés en 1988.

(3) Compte non définitif.

(4) Budget prévisionnel.

(5) Subvention en fonctionnement et investissement pour l'OTRC.

1. Les lignes aériennes

Au sein de la dotation de continuité territoriale, les crédits affectés à la desserte aérienne se sont élevés à 105 millions de francs en 1990.

Parmi ceux-ci, 45,9 millions de francs ont été attribués à Air France, également 45,9 millions de francs ont été versés à Air Inter, 9,7 millions de francs ont été accordés à la Compagnie T.A.T. et 3,8 millions de francs à Air Corse.

Les lignes prises en compte sont celles qui relient Marseille et Nice d'une part, Ajaccio, Bastia et Calvi d'autre part, assurées par Air France et Air Inter.

Par avenants du 14 février et du 15 octobre 1986, les lignes Marseille-Figari et Nice-Figari assurées par la compagnie T.A.T. y ont été ajoutées, ainsi que les lignes Toulon-Ajaccio et Toulon-Bastia assurées par Air Corse en vertu de l'avenant du 17 mars 1988.

L'Office des transports de la région de Corse (O.T.R.C.), 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.

Pour 1991, dans l'attente de la renégociation de la convention de continuité territoriale, il n'est pas encore possible de déterminer quelle sera la part de l'aérien dans la nouvelle dotation.

• La création d'une compagnie régionale

Le principe de la création d'une compagnie régionale corse a été voté par l'Assemblée de Corse, le 18 février 1988 à la suite de l'étude menée par l'Office des transports de la région de Corse dans le cadre de la convention Etat-région du 7 janvier 1986.

Ainsi a été créée une société d'économie mixte locale au capital de 16 MF dénommée Compagnie aérienne Corse Méditerranée (C.C.M.), dont la région de Corse détient la majorité du capital. 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
S.N.C.M.	1,0 MF
Crédit Agricole	1,5 MF
C.D.C.	1,3 MF
S.C.E.T.	0,2 MF
C.A.D.E.C.	1,0 MF

	16,0 MF

En raison du retard de la livraison des appareils, l'exploitation de la C.C.M., dont le démarrage était initialement prévu le 1er avril 1990, n'a débuté qu'en juin 1990, avec la mise en service de deux ATR 72, sur les liaisons Nice-Ajaccio et Nice-Bastia.

La C.C.M. a été désignée comme concessionnaire de ces deux lignes à compter du 1er juillet 1990, en remplacement d'Air France par un avenant à la convention entre l'Etat et la région de Corse, signé le 15 mai 1990.

Une convention a été signée le 31 mai 1990 entre la C.C.M. et l'office des transports de la région de Corse pour l'exploitation des lignes régulières Nice-Ajaccio et Nice-Bastia, prévoyant au titre du deuxième semestre de l'année 1990 le versement d'une subvention maximale de 20,3 MF.

Par ailleurs, en application d'une décision du Comité interministériel du 16 janvier 1990 consacré à la Corse, l'O.T.R.C. a été autorisé à verser à la C.C.M. à titre exceptionnel et dans le cadre de son démarrage, une subvention d'équipement d'un montant de 50 Mf, correspondant aux excédents de gestion dégagés sur la dotation de continuité territoriale, de façon à permettre à la C.C.M. d'améliorer les conditions de financement de ses deux premiers avions et de réduire ainsi le besoin de subvention d'exploitation pour les années futures. Une convention séparée entre l'O.T.R.C. et la C.C.M. a été signée à cet effet le 31 mai 1990.

La compagnie a transporté environ 6.600 passagers en juin (avec un seul ATR 72) et 30.000 en juillet 1990 (avec deux avions).

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

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 pour les passagers ou à ceux du transport 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'est élevée à 654 millions de francs en 1990.

La part la plus importante revient à la S.N.C.M. qui assure près des deux tiers du trafic. La dotation qui lui est accordée en 1990 est de 503 millions de francs.

La part revenant à la C.M.N. et à la compagnie Pitta-Luga s'élève respectivement à 139,5 et 10 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 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 cinq ans).

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution du trafic maritime au cours des dernières années :

(en milliers)

Années	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
1989	1.295	1.290

Les subventions versées contribuent à réduire de manière significative le prix du transport. En effet, le passager n'acquitte que 55 % du coût réel du transport et le chargeur de marchandises 44 % seulement.

• **Les critiques de la Cour des comptes**

Dans son rapport sur la S.N.C.M. (Société nationale Corse-Méditerranée), la Cour des comptes a notamment relevé :

- le coût élevé de certaines des composantes du prix de revient du transport des passagers et des marchandises entre le continent et la Corse,
- l'absence de distinction claire entre le réseau concédé et les autres activités de la S.N.C.M. qui a ainsi eu tendance à imputer au réseau concédé le maximum de charges,
- les coûts exorbitants de l'exploitation de la flotte,
- le caractère anormalement élevé des tarifs pratiqués.

Des réformes ont été engagées depuis, ou sont en négociation, dans le cadre du renouvellement quinquennal des conventions conclues entre l'O.T.R.C. et les compagnies concessionnaires.

L'O.T.R.C. a en particulier demandé aux compagnies de revoir la répartition de leurs charges entre le réseau concédé et le réseau libre.

En ce qui concerne le coût élevé de l'exploitation de la flotte, les marges de manoeuvre des compagnies apparaissent faibles en raison d'un ensemble de contraintes extérieures. Toutefois, des gisements de productivité pourraient être trouvés, en particulier pour la S.N.C.M. (modernisation des navires et de certaines tâches).

Les remarques de la Cour des comptes ont été en partie reprises par le Gouvernement qui, dans la perspective de la révision de la convention de continuité territoriale, a demandé à l'O.T.R.C. de concevoir un nouveau mode de calcul des subventions de façon à inciter les compagnies concessionnaires à effectuer des gains de productivité.

Votre rapporteur soutiendra tous les efforts qui seront faits pour utiliser au mieux ces crédits.

**MODIFICATIONS APORTEES A
L'ASSEMBLEE NATIONALE
EN DEUXIEME DELIBERATION**

Les autorisations de programme et les crédits de paiement inscrits au chapitre 63-41 du titre VI sont majorés de 7 millions de francs.

Ces dotations supplémentaires sont affectées à des aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains.

Ces modifications ne sont pas de nature à modifier l'avis de la Commission des Finances du Sénat sur ce budget.

Au cours de sa séance du mardi 6 novembre 1990, la Commission des Finances a décidé de laisser à l'appréciation du Sénat les crédits de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer (II - Transports intérieurs - I. Transports terrestres) pour 1991.

Elle a, statuant définitivement sur le projet de budget tel qu'adopté par l'Assemblée nationale, confirmé cette décision lors de sa séance du mardi 20 novembre 1990.