

N° 56

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 novembre 1992.

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 1993, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

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° 3

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

II.- Transports :

- 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 ; 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, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Maurice Blin, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Mme Paulette Fost, MM. Henri Gotschy, Emmanuel Hamel, Alain Lambert, Tony Larus, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Michel Moreigne, Jacques Mossion, Bernard Pellarin, René Régnauld, Roger Romani, Michel Sergent, Jacques Sourdille, Henri Torre, René Trégouët, Jacques Valade.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9e législ.) : 2931, 2945 (annexe n° 19), 2950 (tome VI) et T.A. 732.

Sénat : 55 (1992-1993).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
EXAMEN EN COMMISSION	9
CHAPITRE I- PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	13
A. LES CREDITS DEMANDES POUR 1993	13
1. Les concours de l'Etat à la S.N.C.F. relatifs au réseau principal	14
2. La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens	15
3. La contribution de l'Etat aux transports collectifs de province	16
4. Les crédits affectés aux voies navigables	16
5. Les autres crédits	17
B. L'EVOLUTION DES CREDITS AU COURS DES CINQ DERNIERES ANNEES	17
CHAPITRE II- LA S.N.C.F.	21
A. LES CONCOURS DE L'ETAT A LA S.N.C.F.	21
B. L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA S.N.C.F.	24
1. Le fléchissement du trafic ferroviaire	24
2. La dégradation de la situation financière de la S.N.C.F.	26
3. Un endettement particulièrement lourd	27
C. LES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.	28
1. La modernisation du réseau classique	30
2. La réalisation du réseau à grande vitesse	31
D. LES EFFORTS DE LA S.N.C.F. EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA SECURITE	37

CHAPITRE III - LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE	41
A. LE FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE	42
1. L'évolution de la contribution de l'Etat	42
2. L'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation	43
B. LES INVESTISSEMENTS DESTINES AU DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION ILE-DE-FRANCE	44
1. L'évolution des concours de l'Etat	44
2. Les investissements en cours de réalisation	45
3. Les objectifs à long terme : le nouveau schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France	47
C. L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA R.A.T.P.	47
1. L'évolution du trafic	47
2. La situation financière de l'entreprise	48
CHAPITRE IV - LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE	51
A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	52
1. Les concours de l'Etat	52
2. La répartition du financement des transports collectifs urbains et l'évolution du versement de transport	53
B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS	56
1. Les contrats Etat-départements	57
2. Les contrats de plan Etat-régions	57
CHAPITRE V - LES VOIES NAVIGABLES	59
A. L'EVOLUTION DES DOTATIONS BUDGETAIRES	59
1. Les crédits destinés au réseau non concédé à V.N.F.	60
2. Les aides à la batellerie	61
3. La subvention à V.N.F.	62
B. LES MOYENS ET L'ACTION DE "VOIES NAVIGABLES DE FRANCE"	62
1. Les ressources de V.N.F.	63
2. Les dépenses et le programme d'investissement de V.N.F. .	64

C. LA SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL	67
1. L'évolution du trafic et de la flotte	67
2. Comparaisons internationales	68
ANNEXE 1 - Modification apportée par l'Assemblée nationale en première lecture	71
ANNEXE 2 - Les crédits européens rattachés au budget des transports terrestres	72

PRINCIPALES OBSERVATIONS

1. Les crédits affectés au budget des transports terrestres pour 1993 enregistrent une réduction de 8,9 % par rapport à 1992.

Cette diminution s'explique principalement par la baisse d'un peu plus de 8 % (soit un montant de près de 3 milliards de francs) des concours versés par l'Etat à la S.N.C.F. dans le cadre du contrat de plan, baisse justifiée d'une part, par une modification du mécanisme de surcompensation entre les différents régimes spéciaux de retraite, et d'autre part, par l'affectation à la S.N.C.F. d'une dotation complémentaire de 1.800 millions de francs en provenance du compte d'emploi de cessions de titres. On peut toutefois s'interroger sur l'opportunité de cette procédure consistant à financer une partie de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures de la S.N.C.F. par le produit de cession d'actifs d'entreprises publiques.

2. Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a été approuvé par le décret n° 92-355 du 1er avril 1992.

Ce schéma comporte 16 projets de lignes nouvelles constituées en un réseau de 4.700 kilomètres interconnecté en Ile-de-France. Au terme de la réalisation de ces liaisons, les grandes métropoles régionales se trouveront toutes à des temps de parcours compris entre 1 h et 3 h 14 de Paris.

Le coût financier global est évalué à 210 milliards de francs, dont 30 milliards de francs pour le matériel roulant. Cependant aucun échéancier n'est encore prévu, et la clé de financement des différents projets reste à déterminer.

Les dates de mise en service prévues pour les 560 kilomètres de lignes nouvelles en cours de construction sont aujourd'hui les suivantes :

- concernant le T.G.V. Nord, fin du premier semestre 1993 pour la section Paris-Arras, et automne 1993 pour la section Arras-Lille-Calais ;

- juin 1994 pour la réalisation de la liaison Nord Sud-Est de l'interconnexion Est des T.G.V. en région Ile-de-France ;

- septembre 1994 pour le prolongement du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence.

Par ailleurs, le projet de T.G.V. Méditerranée fait actuellement l'objet d'une enquête publique sur la base du tracé de voie nouvelle proposé par le rapport Querrien en 1991, rapport auquel est venu s'ajouter à la fin du mois de septembre 1992, un nouveau rapport établi par un collège d'experts indépendants à la demande du ministre des Transports.

Enfin, s'agissant du projet de T.G.V. Est, un protocole d'accord sur le principe de la réalisation d'un T.G.V. Est-européen a été conclu entre la France et l'Allemagne en mai 1992 ; d'autre part, le rapport Essig, rendu public en octobre 1992, évalue à 22,4 milliards de francs le coût de la partie française du projet, et propose la mise en place d'un système de concession pour en assurer le financement et la réalisation.

Il apparaît cependant regrettable que le développement du réseau à grande vitesse se soit accompagné de la fermeture de plusieurs lignes d'intérêt régional au cours des dernières années.

3. Les indemnités compensatrices destinées au fonctionnement des transports collectifs parisiens sont réduites de 5,2 % en ce qui concerne la R.A.T.P. et de 22,6 % en ce qui concerne la S.N.C.F.-banlieue, soit une diminution totale de près de 391 millions de francs par rapport à 1992.

Cet ajustement à la baisse de la contribution de l'Etat doit être relié au déplafonnement du versement de transport, taxe assise sur la masse salariale, actuellement plafonnée au sens de la sécurité sociale, payée par les entreprises et affectée au financement des transports collectifs urbains dans les villes de plus de vingt mille habitants. Le rendement de cette mesure prévue par l'article 79 de la loi de finances est évalué à 1,2 milliard de francs pour la seule région Ile-de-France.

4. Les investissements destinés aux infrastructures de transports collectifs font l'objet d'un effort particulier. En effet, les subventions d'investissement aux transports collectifs en Ile-de-France augmentent de 42,1 % en autorisations de programme. Les subventions d'investissement aux transports collectifs de province connaissent

également une nette progression, quoique dans une proportion moindre (+ 24,2 %).

Cet effort se situe dans le prolongement du plan de soutien annoncé au mois de mars 1992, dans le cadre duquel une enveloppe supplémentaire de 200 millions de francs d'autorisations de programme a été dégagée en faveur des transports collectifs.

5. La diminution des crédits affectés aux voies navigables dans le projet de loi de finances pour 1993 s'inscrit dans le contexte de la mise en place de la réforme du financement des voies navigables qui a confié à l'établissement public "Voies navigables de France" l'ensemble des compétences afférentes à la gestion du réseau principal.

Pour apprécier l'effort global de la puissance publique en faveur des voies navigables, il convient désormais de prendre en compte, outre les ressources budgétaires, les ressources propres de l'établissement public V.N.F., qui peuvent être évaluées à un montant total de 591,5 millions de francs en 1993, en progression de 18 % par rapport à 1992, dont 494,5 millions de francs pour le produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques et 62 millions de francs pour le produit des péages institués à la charge des transporteurs de marchandises ou de passagers et des plaisanciers.

L'addition de ces recettes aux dotations inscrites au budget de l'Etat conduit à estimer à un montant de 758,5 millions de francs en 1993 - contre 692,7 millions de francs en 1992, ce qui correspond à une progression de 9,5 % - les ressources publiques disponibles pour le financement des voies navigables (hors concours des collectivités territoriales).

Ces ressources permettront à l'établissement public "Voies navigables de France" de poursuivre en 1993 le financement du programme d'investissements précédemment engagé par l'Etat.

Les principales opérations en cours, notamment dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, sont les suivantes :

- la mise au gabarit de 1.000 tonnes de la liaison Bray-Nogent (perspective d'un achèvement des travaux en 1993) ;

- la poursuite de la mise au gabarit à 1.350-1.500 tonnes de la Deûle et de la Lys (travaux en cours) ;

- la modernisation du canal du Rhône à Sète (travaux en cours) ;

- l'approfondissement de la Moselle entre Apach et Richemont (les études préalables sont achevées) ;

- enfin, concernant la liaison Saône-Rhin, l'aménagement de la section Niffer-Mulhouse (travaux en cours) et le dragage de la Saône en amont de Châlon-sur-Saône (les procédures préalables à l'engagement des travaux sont achevées).

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 18 novembre 1992 sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé à l'examen des crédits de l'équipement, du logement et des transports (II - Transports - 1 - Transports terrestres) pour 1993, sur le rapport de M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a tout d'abord indiqué que les moyens de paiement demandés pour les transports terrestres en 1993 atteignaient 40,52 milliards de francs, en diminution de 8,9 % en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1992. Il a toutefois précisé que les dépenses en capital, minoritaires au sein de ce budget avec moins de deux milliards de francs, connaissaient une progression de plus de 25 % en autorisations de programme.

S'agissant des concours de l'Etat à la S.N.C.F., qui constituent la principale masse de ce budget, le rapporteur spécial a souligné le respect par l'Etat des engagements souscrits dans le cadre du contrat de plan conclu avec l'entreprise publique pour la période 1990-1994. Il a expliqué que la diminution des crédits inscrits à ce titre au budget des transports terrestres pour 1993 était justifiée, d'une part, par une modification du mécanisme de surcompensation entre les régimes spéciaux de retraite, et, d'autre part, par l'affectation à la S.N.C.F. d'une dotation complémentaire de 1,8 milliard de francs provenant du produit de cession d'actifs d'entreprises publiques.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a ensuite constaté qu'en dépit du respect par l'Etat de ses engagements contractuels, la situation financière de la SNCF tendait à se dégrader : la stagnation globale du trafic, des conditions de concurrence défavorables au transport ferroviaire et l'alourdissement des charges financières devraient en effet conduire à un déficit de l'ordre de 2,5 milliards de francs en 1992.

S'agissant des investissements de la S.N.C.F., le rapporteur spécial a rappelé l'approbation du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse par un décret daté du 1er avril 1992. Puis, il a fait le point sur l'avancement des travaux en cours concernant la construction de lignes nouvelles à grande vitesse, avant d'évoquer les projets de T.G.V. - Méditerranée et de T.G.V. - Est. A ce sujet, il a souligné que les contraintes financières de la S.N.C.F. ne lui permettraient pas d'assurer seule le financement des infrastructures nouvelles.

Le rapporteur spécial a également rappelé la poursuite par la S.N.C.F. de ses programmes d'investissements sur le réseau classique, ainsi que des efforts importants menés en faveur d'une amélioration de la sécurité, tout en regrettant la fermeture d'un certain nombre de lignes d'intérêt régional au cours des dernières années.

Abordant ensuite la contribution de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs parisiens, M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a précisé que sa diminution pouvait s'expliquer par la prise en compte des conséquences du déplafonnement du versement de transport prévu par l'article 79 du projet de loi de finances. Puis, le rapporteur spécial a dressé un rapide bilan de l'évolution de la situation de la R.A.T.P., évoquant notamment le conflit social en cours, la dégradation des résultats financiers de la Régie et les efforts réalisés pour améliorer la sécurité des personnes. A cet égard, il a estimé qu'une comparaison entre le métro parisien et les métros de grandes métropoles étrangères telles que Londres ou New-York serait favorable à la R.A.T.P.

Par ailleurs, le rapporteur spécial a souligné l'effort de l'Etat en faveur du développement des infrastructures de transports collectifs, en Ile-de-France comme en province, grâce à la progression des subventions d'investissement qui leur sont destinées.

Enfin, M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a indiqué que l'évolution des crédits affectés aux voies navigables traduisait la poursuite de la mise en place de la réforme qui a confié à l'établissement public "Voies navigables de France" l'ensemble des compétences afférentes à la gestion du réseau principal.

Il a estimé que les ressources propres de cet établissement, ajoutées à la subvention accordée par l'Etat, lui permettraient de poursuivre le programme d'investissement précédemment engagé, et en particulier l'aménagement de la liaison Saône-Rhin, préalable à la mise en place de la liaison Rhin-Rhône.

A l'issue de cette présentation, M. Henri Goetschy a évoqué la question du financement de la construction des lignes nouvelles à grande vitesse, et en particulier du T.G.V. - Est, soulignant les responsabilités de l'Etat dans ce domaine. Il a, par ailleurs, déploré la fermeture par la S.N.C.F. d'un certain nombre de lignes d'intérêt régional.

M. Emmanuel Hamel a souhaité obtenir des précisions sur les dépenses consacrées par la S.N.C.F. à la sécurité, les investissements prévus pour la desserte de l'agglomération lyonnaise et les perspectives de réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

Répondant aux intervenants, M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a notamment précisé que la S.N.C.F. respectait ses engagements relatifs au programme d'investissements en faveur de la sécurité. Il a par ailleurs indiqué qu'il ne disposait d'aucune information précise quant à la date d'achèvement prévisible de la liaison Rhin-Rhône.

Le rapporteur spécial s'en étant remis, quant au vote sur les crédits, à l'appréciation de la commission, celle-ci a alors décidé de proposer au Sénat de ne pas adopter le budget de l'équipement, du logement et des transports (II - Transports - 1 - Transports terrestres) pour 1993.

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

A. LES CREDITS DEMANDES POUR 1993

Les moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement) demandés pour les transports terrestres en 1993 atteignent 40,52 milliards de francs, en régression de 8,9 % en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1992.

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

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 1992	Crédits demandés pour 1993	Evolution 1993/1992 (en %)
Dépenses ordinaires (D.O.)			
Titre III : moyens des services	28,27	14,06	-50,3
Titre IV : interventions publiques	42.934,60	38.784,44	-9,7
Total dépenses ordinaires	42.962,87	38.798,50	-9,7
Dépenses en capital			
Crédits de paiement (C.P.)	1.520,93	1.731,45	+ 13,8
Autorisations de programme (A.P.)	1.568,12	1.965,36	+ 25,3
Total des moyens de paiement (D.O. + C.P.)	44.483,80	40.529,95	- 8,9
Total des moyens d'engagement (D.O. + A.P.)	44.530,99	40.763,86	- 8,5

Les dépenses ordinaires, constituées pour l'essentiel de crédits d'interventions publiques, s'élèvent à 38,79 milliards de francs, ce qui représente une diminution de 9,7 % par rapport à 1992.

Les dépenses en capital, minoritaires au sein de ce budget, avec un montant de 1,73 milliard de francs en crédits de paiement et de 1,96 milliard de francs en autorisations de programme, font en revanche, l'objet d'une progression sensible, atteignant respectivement + 13,8 % pour les crédits de paiement et + 25,3 % pour les autorisations de programme.

1. Les concours de l'Etat à la S.N.C.F. relatifs au réseau principal

En dehors des subventions d'investissement, d'un montant de 277 millions de francs en 1993, qui résultent d'engagements pris dans le cadre des contrats Etat-régions et de conventions particulières avec la S.N.C.F., les concours de l'Etat à la S.N.C.F. destinés au fonctionnement du réseau principal correspondent à l'application du contrat de plan conclu entre l'Etat et la S.N.C.F. le 14 mars 1990 pour la période 1990-1994.

Ces concours atteignent un montant de 32.982,66 millions de francs dans le projet de budget des transports terrestres pour 1993, contre 35.903,66 millions de francs en 1992.

Leur diminution globale, de 8 % par rapport à 1992, s'explique par l'évolution des dotations suivantes :

- la contribution aux charges d'infrastructure subit une réduction de 1.296,65 millions de francs, soit - 11,6 % ; cette réduction doit toutefois être compensée par une dotation à la S.N.C.F. de 1.800 millions de francs financée sur le compte d'affectation spéciale n° 902-24, c'est-à-dire par le produit de cessions d'actifs publics ;

- la contribution aux charges de retraite enregistre un ajustement à la baisse de 1.954 millions de francs, soit - 13,3 % ; cet ajustement étant justifié par la prise en compte d'un aménagement des modalités de calcul de la surcompensation entre les régimes, au profit de la caisse de retraite de la S.N.C.F., pour un montant de 1.937 millions de francs.

Les subventions d'investissement versées à la S.N.C.F., d'un montant de 277 millions de francs en 1993, progressent pour leur part de 15,9 %. Elles sont destinées à l'achèvement du plan ferroviaire breton, à l'électrification des lignes Mantes-Caen-Cherbourg et Franois-Saint-Amour, à la mise au gabarit B+ de la ligne Paris-Le

Havre et à des aménagements complémentaires au TGV-Nord dans la région Nord-Pas-de-Calais.

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 4,8 milliards de francs en 1993, en diminution de 7,2 % par rapport à 1992.

Les indemnités compensatrices versées à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue représentent, avec 4.575 millions de francs en 1993, 94 % 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 baisse par rapport à leur niveau de 1992, de - 5,2 % pour la R.A.T.P. et de - 22,6 % pour la S.N.C.F.-banlieue, ajustement justifié par la prise en compte des conséquences du déplafonnement du versement de transport prévu par l'article 79 du projet de loi de finances.

Les crédits destinés à compenser les réductions de tarifs connaissent en revanche une légère progression, tant pour la R.A.T.P. que pour la S.N.C.F., s'élevant respectivement à 119,00 et 125,9 millions de francs.

- Les subventions d'investissement aux transports collectifs en Ile-de-France font l'objet d'une progression de 42,1 % en autorisations de programme (712 millions de francs) et de 7,8 % en crédits de paiement (597,19 millions de francs).

Ces crédits, complétés par les dotations prévues au compte d'affectation spéciale pour l'aménagement de l'Ile-de-France (290 millions de francs), s'inscrivent dans le cadre du contrat de plan conclu en mai 1989 entre l'Etat et la région Ile-de-France.

Ils permettront en 1993 le financement des opérations suivantes : prolongement de la ligne de métro n° 1 jusqu'à la Défense, prolongement de la ligne A du RER jusqu'à Chessy, et jusqu'à Cergy-le-Haut, liaisons Météor et Eole, ligne D du RER, liaisons Issy-La Défense et Saint-Quentin-La Défense, tramway Saint-Denis-Bobigny, sites propres Trans-Val de Marne et RN 186.

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 1993, 672 millions de francs d'autorisations de programme, en progression de 24,2 % et 562 millions de francs de crédits de paiement, en progression de 26,6 %.

La participation de l'Etat à la réalisation de métros et de tramways dans les grandes villes telles que Lille, Strasbourg, Rouen, Lyon, Marseille, Rennes et Bordeaux, s'élève à 602 millions de francs d'autorisations de programme (contre 480 millions de francs en 1992).

Par ailleurs, toujours en autorisations de programme, 70 millions de francs (contre 61 en 1992) sont destinés à la politique contractuelle avec les collectivités locales, dont 22 millions en faveur des transports urbains et 48 millions en faveur des transports interurbains.

4. Les crédits affectés aux voies navigables

L'évolution des dotations du budget des transports terrestres affectées au soutien et au développement des transports par voies navigables traduit en 1993, de même qu'en 1992, la poursuite de la mise en place de la réforme de la gestion et du financement des voies navigables consécutive à l'adoption de l'article 124 de la loi de finances pour 1991.

Un nouvel établissement public à caractère industriel et commercial, baptisé "Voies navigables de France" (V.N.F.), et succédant à l'ancien "Office national de la navigation" (O.N.N.), est désormais chargé d'exercer l'ensemble des compétences relatives à l'entretien, à la gestion et à l'amélioration des voies navigables sur le réseau principal qui lui est confié. Cet établissement public dispose à cette fin de ressources propres, auxquelles s'ajoute une subvention de l'Etat. Ce dernier ne conserve de compétences directes que sur le réseau non confié à V.N.F., constitué des voies non reliées au réseau principal et de celles actuellement gérées par des services annexes des ports autonomes maritimes.

Les crédits affectés aux voies navigables dans le projet de loi de finances pour 1993 atteignent un montant de 167 millions de francs de crédits de paiement, ce qui correspond à une diminution, à structure constante, de 6,5 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1992.

5. Les autres crédits

- En application de la loi n° 91-428 du 23 mai 1991 portant statut de la collectivité territoriale de Corse, les crédits relatifs à la desserte de la Corse sont désormais imputés sur la dotation globale de décentralisation. La dotation de continuité territoriale, qui s'élève à un montant de 861,23 millions de francs pour 1993, se trouve en conséquence transférée au budget du ministère de l'Intérieur.

- Les crédits affectés aux régimes sociaux particuliers passent de 950,40 à 931,60 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'Outremer.

- Les aides au développement de la productivité des transports de marchandises, qui sont notamment destinées au lancement du schéma de développement du transport combiné, connaissent, avec 55 millions de francs d'autorisations de programme, une progression de 12,2 %.

B. L'EVOLUTION DES CREDITS AU COURS DES CINQ DERNIERES ANNEES

Le tableau ci-après retrace l'évolution depuis 1989 en francs constants (valeur 1992), du budget des transports terrestres décomposé en grandes masses correspondant aux principales actions de l'Etat.

(en millions de francs valeur 1992)

	1989	1990	1991	1992 (LFI)	1993 (PLF)	Evolution 1993/1989 en %
S.N.C.F. (réseau principal)	36.816,58	35.161,86	36.283,32	36.035,60	32.246,33	- 12,4
Transports collectifs parisiens	5.417,81	5.427,63	5.809,05	5.773,34	5.285,31	- 2,4
Transports collectifs de province	627,51	702,51	549,96	514,06	615,20	- 1,9
Voies navigables	654,24	650,62	633,75	191,70	162,29	- 75,2
Transports de marchandises	30,37	12,90	45,68	68,77	58,69	+ 93,9
Autres	1.911,18	1.877,20	1.839,79	1.827,45	969,81	- 49,2
TOTAL	45.457,59	43.832,72	45.161,55	44.440,92	39.337,63	- 13,4

(Source : Direction des transports terrestres)

Au total, le budget des transports terrestres est resté à peu près stable en francs constants entre 1989 et 1992 (- 2,2 %) ; sa diminution en 1993 s'explique par les évolutions précédemment évoquées (cf.A) : baisse des concours à la S.N.C.F. et au fonctionnement des transports parisiens, transfert des crédits destinés à la Corse.

- De même, les concours de l'Etat à la S.N.C.F. ont peu varié en francs constants entre 1989 et 1992, dans le cadre de la mise en oeuvre du contrat de plan ; leur diminution en 1993 s'explique par le recours à d'autres sources de financement pour l'application de ce contrat, dont en particulier une dotation de 1,8 milliard de francs provenant de l'affectation de recettes de privatisation.

- Les concours de l'Etat aux transports collectifs parisiens, ainsi que ceux aux transports collectifs de province, enregistrent une légère diminution globale entre 1989 et 1993, avec respectivement -2,1 % et - 1,9 %. En dépit d'évolutions heurtées selon les années, ils sont donc restés quasiment stables en francs constants.

- Les crédits destinés aux voies navigables ont en revanche connu une forte baisse (- 75,2 % entre 1989 et 1993) ; cette évolution traduit le désengagement budgétaire de l'Etat consécutif à la réforme du financement des voies navigables qui est désormais

assuré pour l'essentiel par l'établissement public "Voies navigables de France".

- Enfin, il convient de noter l'importante progression des dotations destinées à l'aide au développement des transports de marchandises, qui ont quasiment doublé en cinq ans.

CHAPITRE II

LA S.N.C.F.

S'élevant à un montant global de plus de 34 milliards de francs en 1993, la contribution de l'Etat à la S.N.C.F. représente la principale masse du budget des transports terrestres, soit près de 85 % du total des crédits.

Cette contribution résulte, pour l'essentiel, de la mise en oeuvre du contrat de plan conclu entre l'Etat et la S.N.C.F. pour la période 1990-1994.

A. LES CONCOURS DE L'ETAT À LA S.N.C.F.

L'évolution des différents concours de l'Etat à la S.N.C.F. inscrits dans le budget des transports terrestres est retracée dans le tableau ci-après. Pour mémoire, il convient de rappeler qu'il existe cependant d'autres concours de l'Etat à la S.N.C.F., qui sont financés sur les crédits de différents ministères :

- 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,

- et une compensation versée par les Services du Premier ministre pour le transport de la presse.

CONCOURS DE L'ÉTAT À LA S.N.C.F.

(en millions de francs)

	1992	1993	Evolution en %
Comper-sation des missions de service public :			
- Contribution aux lignes maintenues pour la Défense	6,99	7,20	+ 3,0
- Transports de voyageurs :			
. contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional	4.012,26	4.140,67	+ 3,2
. organisation de dessertes à courte distance	60,07	60,42	+ 0,6
- Compensation pour tarifs sociaux	1.822,14	1.890,19	+ 3,7
- Banlieue parisienne :			
. indemnité compensatrice	758,00	586,50	- 22,6
. réductions de tarifs	121,30	125,90	+ 3,8
Harmonisation des conditions de concurrence :			
- Contribution aux charges d'infrastructures	11.184,90	9.888,25	- 11,6
- Contribution aux charges de retraite	14.673,00	12.719,00	- 13,3
Concours au service annexe d'amortissement de la dette	4.144,30	4.276,93	+ 3,2
Subventions d'investissement (CP) :			
. réseau principal	239,00	277,00	+ 15,9
. banlieue parisienne	203,40	344,55	+ 69,4
TOTAL	37.225,36	34.316,56	- 7,8

Le montant total de ces concours s'élève à 34,3 milliards de francs en 1993, en réduction de 7,8 % par rapport à 1992. Ils concernent, pour l'essentiel, à hauteur de plus de 33 milliards, le réseau principal ; le reliquat, soit un peu plus d'un milliard de francs, étant affecté au réseau de la banlieue parisienne.

En dehors des subventions d'investissement, qui résultent d'engagements pris dans le cadre des contrats Etat-régions et dans le cadre de conventions particulières avec la S.N.C.F., les contributions de l'Etat résultent de l'application des dispositions du contrat de plan signé le 14 mars 1990.

Elles correspondent à deux objectifs essentiels : la compensation des missions de service public imposées à la S.N.C.F. 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 S.N.C.F. :

- 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 4,20 milliards de francs en 1993 ;

- d'une compensation au titre des tarifs sociaux d'un montant de 1,89 milliard de francs en 1993 ;

- et d'une contribution à l'équilibre des comptes de l'activité du transport de voyageurs dans la région parisienne, soit 0,7 milliard de francs en 1993, comprenant une indemnité compensatrice et une compensation pour les réductions de tarifs accordées sur le réseau banlieue.

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 S.N.C.F. en matière d'infrastructures et d'une contribution aux charges de retraite.

Ces contributions sont en diminution respective de 11,6 % et 13,3 % par rapport à leurs montants de 1992, ce qui s'explique par l'appel à des ressources complémentaires pour assurer le respect des engagements souscrits par l'Etat dans le cadre du contrat de plan.

- La contribution aux charges d'infrastructures, d'un montant de 9.888,25 millions de francs, doit être complétée par une dotation à la S.N.C.F. de 1.800 millions de francs financée sur le compte d'affectation spéciale n° 902-24, c'est-à-dire par le produit de cessions d'actifs publics.

- La contribution aux charges de retraite, d'un montant de 12.179 millions de francs tient compte d'une modification des règles

de calcul de la surcompensation au profit de la caisse de retraite de la S.N.C.F., pour un montant de 1.937 millions de francs qui sera pour une large part financé par la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales, C.N.R.A.C.L.

Enfin, l'Etat apporte son concours à l'assainissement de la situation financière de la S.N.C.F. par un versement d'un peu plus de 4 milliards de francs au service annexe d'amortissement de la dette, en application de l'article 28 du contrat de plan. 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'ÉVOLUTION DE LA SITUATION DE LA S.N.C.F.

La situation financière de la S.N.C.F. est actuellement en dégradation, ce qui s'explique largement par l'évolution défavorable du trafic au cours de la période récente.

1. Le fléchissement du trafic ferroviaire

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

	1989	1990	1990/ 1989 en %	1991	1991/ 1990 en %	1er semestre		
						1991	1992	1992/ 1991 en %
TRAFIC VOYAGEURS								
Réseau principal	54,25	53,77	- 0,9	52,35	- 2,6	25,87	26,66	+ 3,1
Banlieue parisienne	9,78	9,97	+ 1,9	9,95	- 0,2	5,15	5,06	- 1,7
TOTAL	64,03	63,74	- 0,5	62,30	- 2,3	31,02	31,72	+ 2,3
TRAFIC FRET (Trafic wagons)	51,56	49,68	- 3,6	49,40	- 0,6	25,18	25,10	- 0,3

a) Le trafic voyageurs

Avec une réduction globale de 2,3 %, le trafic voyageurs a souffert en 1991, plus encore qu'en 1990, année au cours de laquelle il avait régressé de 0,5 %, d'une conjoncture économique peu favorable. Cette évolution globale s'explique pour une large part par les mauvais résultats du trafic sur les trains rapides et express classiques (- 13,6 % en 1991).

En revanche, un certain redressement semble se faire jour en 1992, avec une croissance de 2,3 % entre le premier semestre 1991 et le premier semestre 1992. De plus, le trafic pourrait connaître une amélioration notable dans le courant de l'année 1993 avec la mise en service du T.G.V.-Nord.

b) Le trafic marchandises

Le trafic de marchandises, dont l'évolution est étroitement liée à la conjoncture économique générale, reste pour sa part orienté à la baisse depuis 1990. La stagnation actuellement constatée, à un niveau un peu inférieur à 50 millions de tonnes-kilomètres, ne permet pas d'envisager un retournement de tendance significatif dans un proche avenir.

S'agissant du fret, il ne s'agit en effet pas seulement d'une évolution conjoncturelle, mais aussi de la poursuite d'une tendance structurelle de déclin de la part relative du trafic ferroviaire au sein du trafic total de marchandises, au profit du trafic routier.

Cette évolution est illustrée par le tableau suivant, qui retrace l'évolution des principales formes de trafic de marchandises au cours des dernières années :

(en milliards de tonnes-kilomètres)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Trafic ferroviaire	50,2	49,8	50,7	51,6	49,7	49,4
Trafic routier	88,1	95,0	107,1	112,4	114,8	117,2
Trafic fluvial	7,0	6,7	6,6	6,8	7,2	6,8

2. La dégradation de la situation financière de la S.N.C.F.

La situation financière de la S.N.C.F. tend à se dégrader depuis plusieurs années, comme le montre l'évolution du résultat net :

(en millions de francs)

1989	+ 138
1990	+ 17
1991	+ 6
1992*	- 2475
1993*	- 2836

*previsions S.N.C.F.

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 ne pourra en être de même en 1992 et 1993.

a) L'exercice 1991

L'exercice 1991 s'est soldé par un résultat net positif de 6 millions de francs, en retrait par rapport aux deux exercices précédents.

Cependant, l'amélioration apparente du résultat financier est venue du transfert d'un montant net d'emprunts de 38 milliards de francs dans les comptes du service annexe d'amortissement de la dette, et la détérioration de 911 millions de francs du résultat d'exploitation n'a pu être compensée que par des opérations exceptionnelles de cession de matériel roulant, suivies de contrats de location, qui ont permis de dégager une plus-value de 1,7 milliard de francs.

b) L'exercice 1992

Le budget prévisionnel arrêté en décembre 1991 prévoyait un résultat déficitaire de 778 millions de francs.

Or, l'exercice 1992 devrait en définitive se solder par une perte de près de deux milliards et demi de francs, en raison de la conjonction des facteurs suivants :

- la baisse des trafics fret et voyageurs a eu des répercussions négatives sur les recettes d'exploitation, inférieures aux prévisions d'environ 2 milliards de francs ;

- la masse salariale a augmenté, en dépit de la réduction des effectifs, - qui a concerné 4.800 personnes en 1992 sur un total de 191.400 -, notamment en raison de l'application des accords salariaux de 1991 et 1992, ainsi que de l'accroissement des indemnités et allocations liées à l'exécution des travaux d'infrastructure ;

- enfin, les charges financières se sont fortement alourdies, du fait du maintien de taux d'intérêt élevés.

c) Les perspectives pour 1993

Les perspectives pour 1993 s'annoncent plus défavorables encore, avec un déficit prévisionnel de 2,836 milliards de francs, en dépit d'une amélioration de l'excédent brut d'exploitation estimée à 600 millions de francs. Cette aggravation serait liée à une augmentation de l'ordre de 1,6 milliard de francs des frais d'amortissement et des charges financières.

Dans ces conditions, on peut s'interroger sur le point de savoir si l'évolution de la situation financière de la S.N.C.F. ne rendra pas nécessaire une renégociation du contrat de plan avec l'Etat.

3. Un endettement particulièrement lourd

Les charges financières de plus en plus élevées qui obèrent les comptes de la S.N.C.F. sont la conséquence d'un endettement considérable. Au 31 décembre 1991, l'encours total de la dette à long terme de la S.N.C.F. s'élevait en effet à 119,99 milliards de francs, dont 83,846 à la charge de l'entreprise elle-même, le reliquat ayant été transféré au service annexe d'amortissement de la dette.

La structure de cet endettement fait apparaître une part de 25 % de la dette libellée en devises et une part de 30 % de la dette à taux variable.

Le poids de la dette devrait encore s'alourdir au cours des prochaines années : elle pourrait atteindre, à la fin 1992, 141 milliards de francs, dont 105 milliards hors service annexe et, à la fin 1993, 154 milliards de francs, dont 120 milliards hors service annexe.

La charge totale de la dette (à court terme et à long terme) a atteint 10,82 milliards de francs en 1990 et 11,89 milliards de francs en 1991 (dont 3,79 milliards pour le service annexe).

En 1992, elle peut être évaluée à un montant total de 13 milliards de francs (dont 3,35 milliards pour le service annexe).

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

Le tableau ci-après présente l'évolution des programmes d'investissement de la S.N.C.F. en 1991, 1992 et 1993.

En 1991, les investissements réalisés par la S.N.C.F. ont atteint un montant global de 22,38 milliards de francs, dont 19,8 milliards au profit du réseau principal.

Le programme prévu pour 1992 s'élève à 23,52 milliards de francs, en progression de 5,1 % par rapport à 1991.

L'enveloppe d'investissements prévue par la S.N.C.F. pour 1993, soit 21,17 milliards de francs, est toutefois en retrait par rapport aux montants des années précédentes (de près de 10 % par rapport à 1992), essentiellement en raison de la diminution sensible des investissements prévus pour la construction de lignes nouvelles.

**INVESTISSEMENTS DE LA SNCF
1991 - 1992 - 1993**

(en millions de francs courants hors taxes)

	1991	1992 Prévision	1993 Proposition
RESEAU PRINCIPAL			
. Lignes nouvelles (infrastructures), y compris contournement Est de Lyon	9483	8023	5159
. Installations terminales du tunnel sous la Manche	258	128	95
. Travaux d'Installations Fixes sur lignes existantes (dont électrifications contrat)	3899 (119)	4162 (89)	3929 (28)
. Grosses Opérations Périodiques	1640	1450	1751
. Matériel Roulant TGV	2336	4160	3502
. Matériel Roulant "classique"	1634	1860	1978
. Mobilier et Outillage	484	385	556
. Participations financières	65	62	62
TOTAL	19799	20230	17032
RESEAU REGIONAL ILE DE FRANCE (Programme normal)			
. Travaux d'Installations Fixes et Mobilier- Outillage	1250,5	962	1370
. Matériel roulant	589	1082	1430
TOTAL	1839,5	2044	2800
TOTAL (Réseau Principal + Ile de France programme normal)	21638,5	22274	19832
RESEAU REGIONAL ILE DE FRANCE (Programme Spécial, financé par subventions et prêts spéciaux)	748	1251,5	1338
TOTAL GENERAL	22386,5	23525,5	21170

1. La modernisation du réseau classique

Le montant total des opérations en cours ou programmées sur le réseau classique pour 1992 s'élève à 7.919 millions de francs de crédits de paiement. Pour 1993, la S.N.C.F. a demandé 8.035 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 (41 locomotives en 1992, 33 en 1993) en vue du renouvellement du parc ;

- la poursuite du programme d'acquisition de locotracteurs (22 par an) ;

- la livraison en deux ans de 151 voitures à deux niveaux, destinées à la desserte de la grande couronne parisienne ;

- l'achat de 600 wagons en 1992 et 1993.

Concernant l'infrastructure, la priorité est donnée à la poursuite du programme d'électrification, qui comprend notamment :

- l'achèvement en 1992 du plan ferroviaire breton (ligne Rennes-Quimper) ;

- des opérations connexes au T.G.V.-Atlantique (ligne Poitiers - La Rochelle ; mise en service en 1993) ;

- des opérations connexes au T.G.V.-Nord (lignes Calais-Hazebrouck, Calais-Boulogne et Douai-Cambrai ; mise en service en 1993) ;

- la continuation des travaux en cours sur les lignes Paris-Caen-Cherbourg et François-St Amour.

Parallèlement, un programme d'investissements est prévu en faveur de l'amélioration de la sécurité : extension du système de contrôle de vitesse, accélération de l'équipement des lignes électrifiées en "radio sol-train", et renforcement de la sécurité sur les voies uniques.

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, qui peut être susceptible de rééquilibrer la répartition du trafic de marchandises au profit du rail.

Cependant, la modernisation du réseau classique s'accompagne de la fermeture de certaines lignes d'intérêt régional.

Ainsi ont été fermées :

- en 1990, la liaison Neussargues-Bort-les-Orgues en Auvergne,

- en 1991, la liaison Firminy-Dunières, également en Auvergne,

- en 1992, la liaison Briouze-Bagnoles de l'Orne en Basse-Normandie, ainsi que la liaison Belfort-Delle en Franche Comté.

Des dessertes routières de substitution ont à chaque fois été mises en place, en concertation avec les élus locaux, afin de répondre aux besoins des populations.

2. La réalisation du réseau à grande vitesse

a) L'objectif : le schéma directeur national

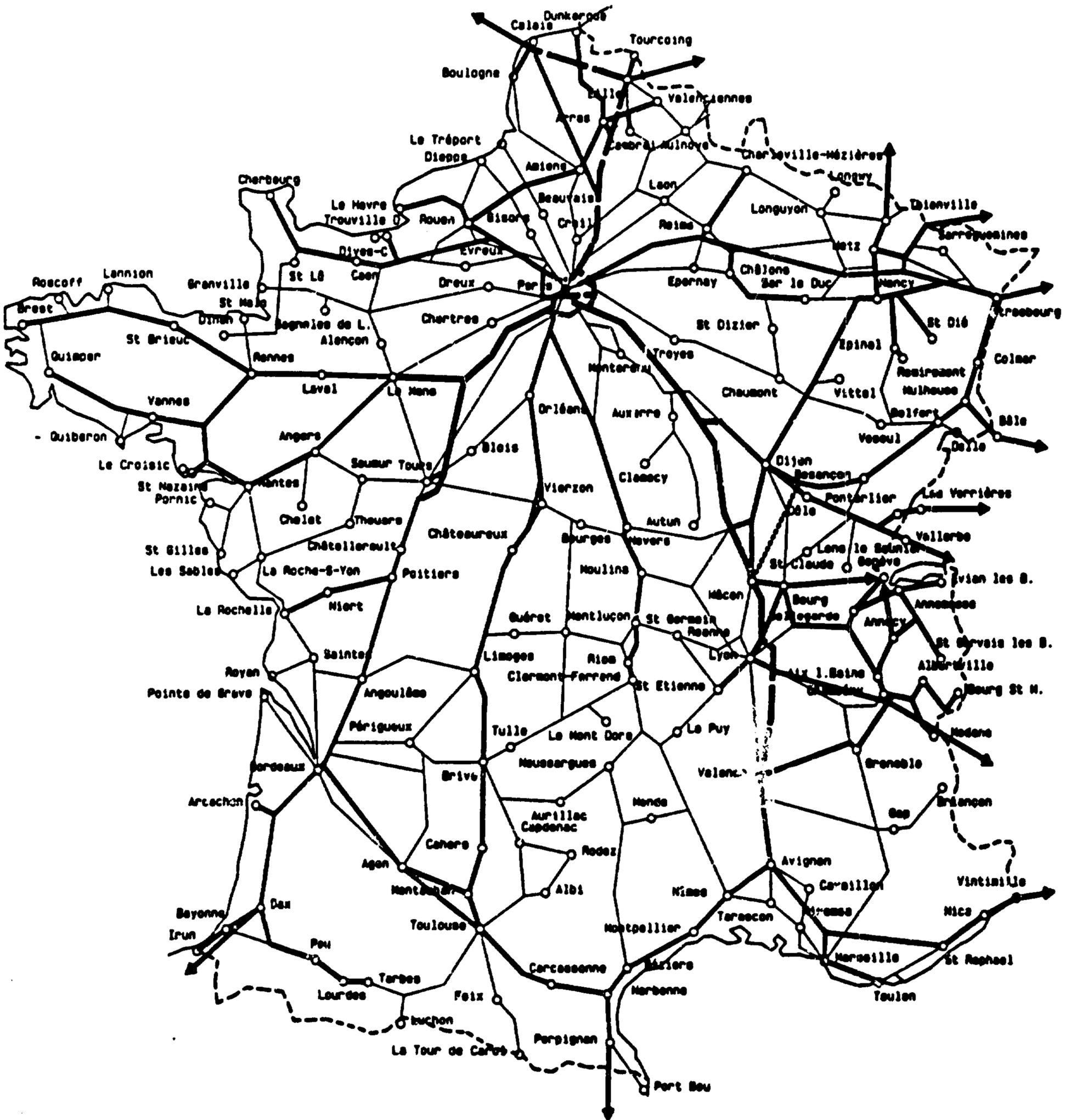
Le schéma directeur national arrêté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire du 14 mai 1991 a été entériné par le décret du 1er avril 1992 qui dispose :

"Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse est constitué d'un réseau de 4.700 kilomètres environ de lignes nouvelles à grande vitesse dont 700 kilomètres sont actuellement en service et 560 kilomètres sont en cours de réalisation.

Les lignes ferroviaires classiques d'un niveau d'équipement approprié à la circulation efficace des trains à grande vitesse assurent la continuité et la diffusion des liaisons ferroviaires hors des lignes nouvelles à grande vitesse".

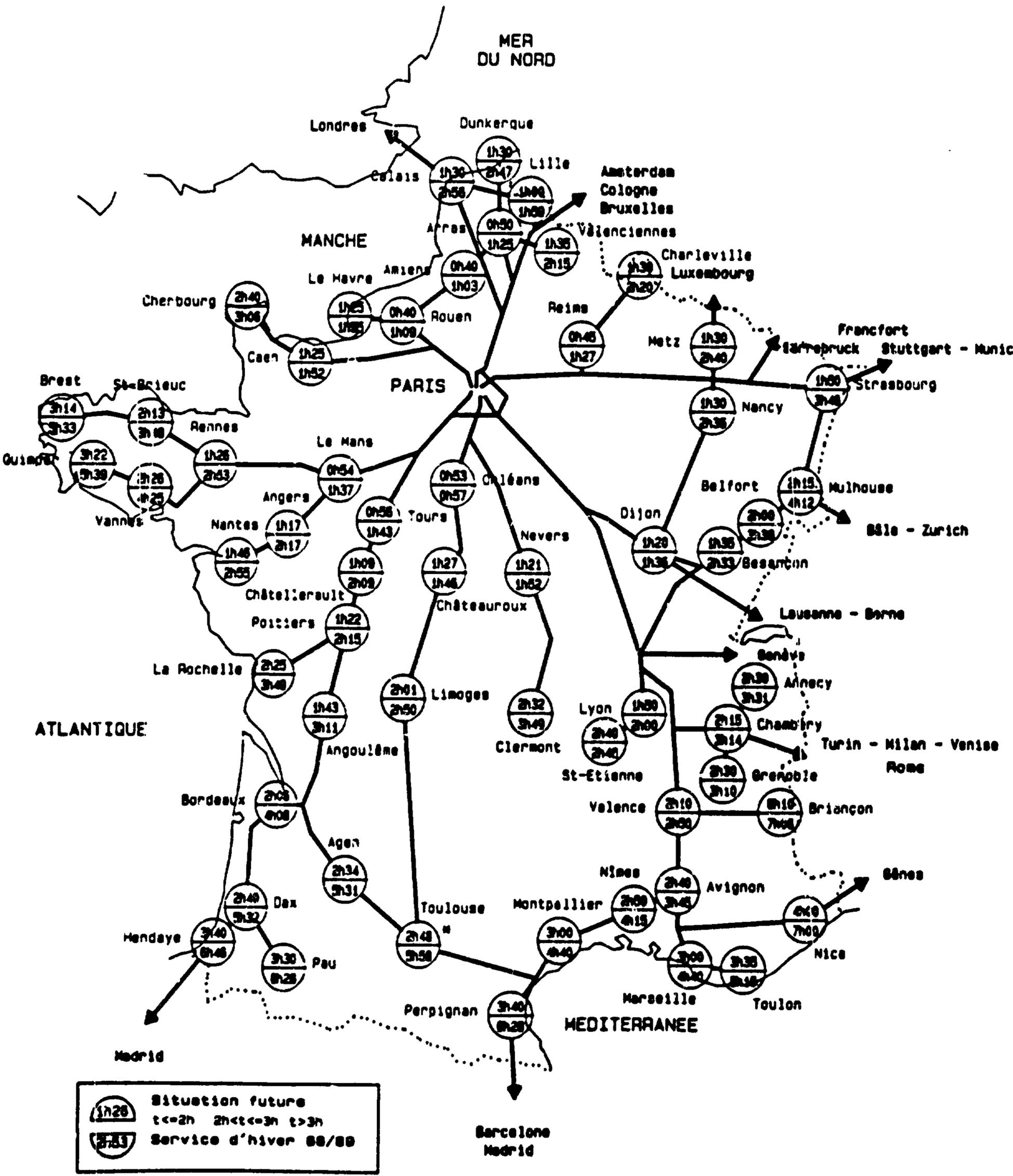
Les projets de lignes nouvelles prévus par le schéma directeur, ainsi que l'évaluation des temps de parcours au départ de Paris à l'issue de sa réalisation, sont figurés sur les cartes ci-après.

SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE



- LN existantes
- - - LN en construction
- LN en PROJET (..... Itinéraire non arrêté)
- Connexions nécessitant un accord international
- Lignes aménagées et lignes classiques empruntées par les trains à grande vitesse

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



(*) par le TGV Midi-Pyrénées

Le coût global de la réalisation du schéma directeur, qui est un document de planification à long terme et non de programmation, est évalué à 210 milliards de francs dont 180 milliards de francs en infrastructures et 30 milliards de francs en matériel roulant.

Compte tenu du coût particulièrement élevé de ces infrastructures et des contraintes de l'équilibre financier de la S.N.C.F., 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 S.N.C.F. et devra donc faire appel à des sources de financement extérieures : l'Etat, les collectivités locales et, éventuellement, les capitaux privés.

b) Les travaux en cours

- Le T.G.V. Nord sera mis en service dans le courant de l'année 1993, en deux étapes : à la fin du premier semestre pour la section Paris-Arras, et à l'automne 1993 pour la section Arras-Lille-Calais.

En ce qui concerne la future gare T.G.V. picarde d'Ablaincourt-Pressoir, suite à l'avis défavorable émis en mars 1992 par la commission d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il a été décidé de procéder à une nouvelle enquête sur la base d'un dossier plus complet. L'ouverture de cette gare reste prévue pour la mi-1994, en même temps que l'interconnexion Est des T.G.V. en Ile-de-France.

L'achèvement de la ligne à grande vitesse entre la frontière française et Bruxelles devrait être mené à bien d'ici 1996.

- L'interconnexion Est des T.G.V. en région Ile-de-France devrait être réalisée en juin 1994 en ce qui concerne la liaison Nord/Sud-Est. Les travaux sont actuellement en cours sur l'ensemble de cette liaison, comprenant les gares nouvelles de Roissy-Charles-de-Gaulle et de Marne-la-Vallée-Chessy.

En ce qui concerne la branche Ouest de cette interconnexion, l'engagement des travaux initialement prévu pour 1991 a été différé de 18 mois à la suite de la réduction du programme d'investissements par le F.D.E.S. Le démarrage de ces travaux au début de 1993 devrait autoriser une mise en service de cette branche d'interconnexion en juin 1996.

• Le prolongement du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence se réalise conformément aux objectifs fixés et devrait être entièrement achevé en septembre 1993. La mise en service du contournement de Lyon, destiné aux liaisons T.G.V. entre Paris, d'une part, et Grenoble, Chambéry, Bourg-St-Maurice et Modane, d'autre part, est prévue pour le 13 décembre 1992. L'ouverture de la gare nouvelle de Satolas interviendra au cours du deuxième semestre 1993.

c) Les projets à l'étude : T.G.V.-Méditerranée et T.G.V.-Est

• Le projet de T.G.V.-Méditerranée, qui a suscité de nombreuses contestations locales, fait actuellement l'objet d'une procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, sur la base du tracé proposé en 1991 par la mission d'études et de concertation présidée par M. Querrien dans deux rapports, le premier traitant du tracé de Valence à Marseille, Fréjus et Montpellier, le second portant sur la branche Languedoc-Roussillon.

L'enquête d'utilité publique a été précédée, à la demande de M. Jean-Louis Bianco, ministre des transports, d'une mission d'expertise complémentaire confiée à un collège d'experts indépendants, qui a rendu son rapport le 30 septembre 1992. Ce rapport conclut implicitement en faveur de la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse qui permettrait de dégager les voies actuelles pour laisser place aux transports régionaux de passagers et aux transports de marchandises.

Les avantages d'une telle solution, en dépit de son coût élevé (entre 26 et 28 milliards de francs), apparaissent en effet largement supérieurs à ceux d'un possible aménagement des voies existantes. Le collège d'experts a également proposé un réexamen de l'emplacement des gares - dont la construction est prévue, sur la base du tracé Querrien, en rase campagne à l'écart des grandes villes -, une réflexion cohérente sur l'aménagement des régions concernées, un effort important en vue de réduire le bruit à la source, ainsi qu'une indemnisation plus généreuse.

La question du financement reste toutefois posée...

• Le projet de T.G.V.-Est-européen a fait l'objet d'un accord de principe entre la France et l'Allemagne.

En effet, un protocole signé le 22 mai 1992, à l'occasion du 59ème sommet franco-allemand tenu à La Rochelle, par les ministres des transports français et allemand consacre l'accord des deux pays sur les modalités de la réalisation d'un axe ferroviaire inscrit dans le

schéma directeur européen à grande vitesse et appelé à relier, d'une part, Paris à Berlin par Francfort, avec un prolongement futur vers la Pologne et Moscou, et, d'autre part, Paris à Munich, avec une possibilité de prolongation vers l'Autriche.

Ce protocole prévoit notamment la création d'une ligne nouvelle entre Paris et Vendenheim, en France, et l'aménagement des lignes existantes ou la construction de lignes nouvelles sur les axes Mannheim-Francfort-Berlin et Mannheim-Munich-Freilassing, en Allemagne.

L'accord précise toutefois que les décisions de réalisation des travaux ne seront prises par chacun des deux Etats qu'après la mise au point des montages financiers permettant de satisfaire leurs critères de gestion budgétaires.

En ce qui concerne la réalisation de la partie française du projet, dont le problème du financement n'a toujours pas été résolu, le nouveau rapport remis au gouvernement par M. Philippe Essig et rendu public le 2 octobre 1992 a proposé le recours à une "concession de travaux et de services publics".

Les principales conclusions de ce rapport sont les suivantes :

- Le coût du projet de construction d'une ligne nouvelle de 430 kilomètres reliant Strasbourg à Paris en 1 heure 50 minutes a été réévalué à 22,4 milliards de francs.

- La réalisation du projet serait confiée à un concessionnaire qui pourrait prendre la forme d'un établissement public ou d'une société d'économie mixte associant les collectivités territoriales concernées, la S.N.C.F. et d'autres partenaires éventuellement intéressés ; l'exploitation étant assurée par la S.N.C.F. Cette formule permettrait de protéger les comptes d'une entreprise fortement endettée face à un projet dont la rentabilité prévisionnelle est l'une des plus faibles de celles des liaisons inscrites au schéma directeur.

Toutefois, ce montage juridique a été contesté par le Conseil d'Etat qui a critiqué l'imbrication des responsabilités entre le concessionnaire et la S.N.C.F., à la fois concédant et exploitant.

- Le financement du projet ferait appel à un montant élevé de subventions publiques, soit 14,6 milliards de francs. L'Etat y participerait à hauteur de 6 milliards de francs à part égale avec la contribution des collectivités territoriales. A ces 12 milliards de francs s'ajouterait une participation de la C.E.E. de 1,3 milliard de francs.

Le concessionnaire devrait en outre recourir à l'emprunt pour trouver des ressources complémentaires sur les marchés financiers.

Afin de permettre le remboursement de ces emprunts sans peser sur l'équilibre de la S.N.C.F. et la solidité du concessionnaire, l'application d'un tarif sensiblement majoré, de l'ordre de 30 % par rapport aux barèmes actuels de la S.N.C.F., serait inéluctable.

Cependant, ce projet de montage financier rencontre l'opposition des collectivités territoriales dont les propositions initiales de financement se voient remises en cause et auxquelles serait demandée une contribution considérablement accrue.

D. LES EFFORTS DE LA S.N.C.F. EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

La S.N.C.F. 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 S.N.C.F. l'obtention d'un très haut niveau de sécurité.

L'important programme d'amélioration de la sécurité mis en place par la S.N.C.F. 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 S.N.C.F. développe les programmes de contrôles automatiques tendant à mettre en place des "boucles de sécurité".

Un programme de contrôle de vitesse automatique (système K.V.B.), déjà en oeuvre sur les lignes nouvelles à grande vitesse, permet la maîtrise de la vitesse des trains et garantit leur capacité de freinage. Il est prévu d'équiper 5.100 signaux sur l'ensemble du réseau d'ici la fin 1993 ; en parallèle, l'équipement des 3.500 engins de traction électrique se poursuit. Le coût global de ce projet représente 2,2 milliards de francs.

D'autres dispositifs sont à l'étude, notamment le système à transmission continue d'informations (S.A.C.E.M.), complété par un dispositif d'arrêt automatique des trains (D.A.A.T.), déjà mis en place sur la ligne C du R.E.R.

La S.N.C.F. a également mis en place un dispositif d'asservissement de la traction au freinage sur 2.600 automoteurs et locomotives ; un deuxième programme d'équipement des engins tracteurs avec un dispositif d'asservissement d'urgence est actuellement en cours.

Enfin, l'équipement du matériel existant avec le signal d'alarme par interphonie, permettant au mécanicien d'entrer en contact avec le voyageur, s'échelonnera 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 (74 passages à niveau ont été supprimés en 1991 ; une centaine le seront en 1992) ;

- la modernisation des postes d'aiguillage (28 mises en service en 1991) ;

- 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 ;

- l'équipement des lignes et des matériels en vue du développement de la radio sol-trains, qui a concerné 1.515 kilomètres de lignes en 1991 (dont 70 kilomètres de lignes à voie unique).

c) La modernisation de la formation

Compte tenu de l'importance du facteur humain en matière de sécurité, des mesures ont également été prises en vue de la mise en place d'une formation plus adaptée, plus personnalisée, et concentrée sur les entraînements aux situations concrètes, grâce au développement d'outils pédagogiques tels que les simulateurs de conduite ou l'enseignement assisté par ordinateur.

d) Le renforcement de la sécurité des personnes

• La S.N.C.F. a engagé depuis 1989 un effort important afin de mieux assurer la sécurité des voyageurs et de son personnel en Ile-de-France. Les moyens dégagés représentent un investissement de 250 millions de francs sur trois ans.

Les actions entreprises sont les suivantes :

- augmentation de 500 agents des effectifs chargés de la surveillance et du contrôle dans les trains et les gares ;
- création de 38 "gares d'appui" équipées de systèmes d'information et de communication ;
- expériences d'ilotage ;
- accompagnement des trains par les agents de la brigade de sécurité des chemins de fer ;
- mise en place, à titre expérimental, d'installations de télésurveillance ;
- équipement complet en liaison radio sol-train du réseau banlieue ;
- mise en place d'un réseau radio "sûreté" ;
- installation de bornes d'appel sur les quais ;
- équipement des cabines de conduite de dispositifs d'inviolabilité ;
- amélioration des garages de rames ;
- équipement des gares avec un revêtement spécial anti-graffitis.

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

L'importance de l'effort déployé par la S.N.C.F. en vue de l'obtention d'un niveau toujours plus élevé de sécurité mérite d'être souligné. 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.

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)

	1992	1993	Evolution en %
Titre IV			
- Indemnité compensatrice RATP	4.208,00	3.988,55	- 5,2
- Indemnité compensatrice SNCF	758,00	586,50	- 22,6
- Réductions de tarifs RATP	114,10	119,00	+ 4,3
- Réductions de tarifs SNCF - banlieue	121,30	125,90	+ 3,8
- Desserte interne des villes nouvelles	2,50	4,00	+ 60,0
- T.V.A. (RATP)	15,70	17,44	+ 11,1
Total titre IV	5.219,60	4.841,39	- 7,2
Titre VI			
- Subventions d'investissement RATP			
A.P.	233,50	278,70	+ 19,4
C.P.	225,85	132,71	- 41,2
- Subventions d'investissement SNCF-banlieue			
A.P.	205,00	366,60	+ 78,8
C.P.	203,40	344,55	+ 69,4
- Aménagement d'infrastructures de voirie en Ile-de-France			
A.P.	62,48	66,70	+ 6,8
C.P.	124,50	119,93	- 3,7
Total titre VI			
A.P.	500,98	712,00	+ 42,7
C.P.	553,75	597,19	+ 7,8

On constate une diminution des subventions de fonctionnement qui s'élèvent à un total de 4.841,39 millions de francs pour 1993 (soit - 7,2 % par rapport à 1992). En revanche, les subventions d'investissement connaissent en 1993, comme en 1992, une importante progression : + 42,7 % pour les autorisations de programme, d'un montant de 712 millions de francs, et + 7,8 % pour les crédits de paiement, d'un montant de 597,19 millions de francs.

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 R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-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, nécessaire à l'équilibre d'exploitation, et le prix fixé par les pouvoirs publics. Elles sont financées par l'Etat à hauteur de 70 % et par les collectivités locales à hauteur de 30 %.

L'évolution des indemnités compensatrices versées par l'Etat au cours des dernières années est retracée dans le tableau ci-dessous :

Année	Montant	Evolution en %
LFI 1989	4.605	- 5,7
LFI 1990	4.549	- 1,2
LFI 1991	4.939	+ 8,6
LFI 1992	4.966	+ 0,5
LFI 1993	4.575	- 7,8

La réduction significative des indemnités compensatrices versées par l'Etat en 1993 devrait être compensée par le produit supplémentaire du versement de transport qui résultera du déplafonnement de son assiette, prévu par l'article 79 du projet de loi

de finances pour 1993 (cf chapitre IV du présent rapport). Ce produit supplémentaire a été évalué à 1.200 millions de francs pour la région Ile-de-France.

Le dé plafonnement du versement de transport devrait toutefois s'accompagner d'une baisse des taux plafonds. En effet, l'Assemblée nationale a adopté en première lecture du projet de loi de finances pour 1993 un amendement abaissant ces taux : de 2,4 % à 2,2 % à Paris et dans les Hauts-de-Seine, de 1,8 % à 1,6 % dans la petite couronne et de 1,5 % à 1,3 % dans la grande couronne.

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 R.A.T.P. et de la S.N.C.F.-banlieue au cours des dernières années est retracée dans le tableau ci-dessous :

	1989	1990	1991	1992
Etat	20,0	19,0	19,5	19,2
Collectivités locales	10,0	10,0	9,6	9,5
Employeurs (versement de transport)	24,0	24,0	23,6	24,1
Usagers (1)	36,0	38,0	36,9	38,0
Autres	10,0	9,0	10,4	9,2
	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 et des employeurs par l'intermédiaire du versement de transport, accompagnée d'une réduction corrélative de la part des subventions de l'Etat et des collectivités locales.

Cette tendance devrait se confirmer en 1993 avec l'augmentation de la part du versement de transport, compte tenu du dé plafonnement de son assiette, et la diminution des indemnités compensatrices financées par l'Etat et les collectivités locales.

Cependant, la comparaison avec le financement de l'exploitation des transports collectifs urbains de province montre qu'en dépit d'un certain rééquilibrage au cours des dernières années, la contribution des usagers de province reste largement supérieure à

celle qui est supportée par les usagers de l'Ile-de-France. En effet, en 1990, dernière année pour laquelle les données de comparaison sont disponibles, la part relative du financement assuré par les usagers, s'élevait à 45 % en province, contre seulement 38 % en Ile-de-France.

Cet écart s'explique par le fait que l'Etat apporte son concours au fonctionnement des transports collectifs de la région parisienne, mais non à celui des transports collectifs urbains de province.

Une telle situation peut s'expliquer par le caractère tout à fait spécifique des transports collectifs en région Ile-de-France, mais n'en induit pas moins une inégalité de traitement entre les usagers de province et ceux de la région parisienne, qui apparaît difficilement justifiable sur le plan des principes.

B. LES INVESTISSEMENTS DESTINES AU DEVELOPPEMENT 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 font l'objet d'une priorité affirmée dans le projet de loi de finances pour 1993, avec une progression de 42,7 % pour les autorisations de programme et de 7,8 % pour les crédits de paiement.

Cette progression est particulièrement marquée en ce qui concerne les subventions d'investissement destinées à la S.N.C.F.-banlieue : + 78,8 % pour les autorisations de programme et + 69,4 % pour les crédits de paiement.

Elle fait suite à la progression importante déjà enregistrée en 1992, avec une augmentation de près de 50 % des autorisations de programme par rapport à 1991.

Les crédits inscrits au budget des transports terrestres seront en outre complétés par une dotation de 290 millions de francs provenant du compte d'affectation spéciale pour l'aménagement de l'Ile-de-France qui est alimenté par la taxe sur les bureaux créée par la loi de finances pour 1989.

Au total, 1.002 millions de francs d'autorisations de programme seront consacrées par l'Etat au développement des infrastructures de transport collectif en Ile-de-France en 1993.

Ces fonds permettront à l'Etat d'honorer les engagements souscrits dans le cadre du contrat de plan conclu avec la région en mai 1989, complété par un avenant daté de juillet 1990, sous réserve pour certaines opérations de l'avancement des procédures administratives (déclaration d'utilité publique...).

2. Les investissements en cours de réalisation

Les principales opérations qui ont été financées dans le cadre du contrat de plan, avec une participation moyenne de 40 % de l'Etat, et qui seront poursuivies le cas échéant en 1993, sont les suivantes :

a) En ce qui concerne le réseau ferré R.A.T.P.-R.E.R.

- le prolongement de la ligne de métro n° 1 jusqu'à La Défense et de la ligne A du R.E.R. jusqu'à Chessy (ces deux prolongements ont été mis en service le 1er avril 1992) ;

- la liaison Météor (Métro Est-Ouest Rapide) avec deux tronçons : Gare de Lyon-Tolbiac et Gare de Lyon-Madeleine (mise en service prévue à la mi-1996) ;

b) En ce qui concerne la S.N.C.F.-banlieue

- la liaison Eole (Est-Ouest Liaison Express) entre les gares du Nord et de l'Est et la gare Saint-Lazare (mise en service prévue en 1998) ;

- la ligne D du R.E.R. Châtelet-Gare de Lyon (mise en service prévue courant 1995) ;

- le prolongement de la ligne A du R.E.R. jusqu'à Cergy-le-Haut (mise en service prévue en 1994) ;

- la ligne de tramway Issy-Plaine-La Défense (Tram Val-de-Seine ; mise en service envisagée début 1995) ;

- la liaison ferrée Saint-Quentin-La Défense (mise en service prévue à la mi-1994) ;

- le projet de Grande Ceinture Ouest (études en cours) ;

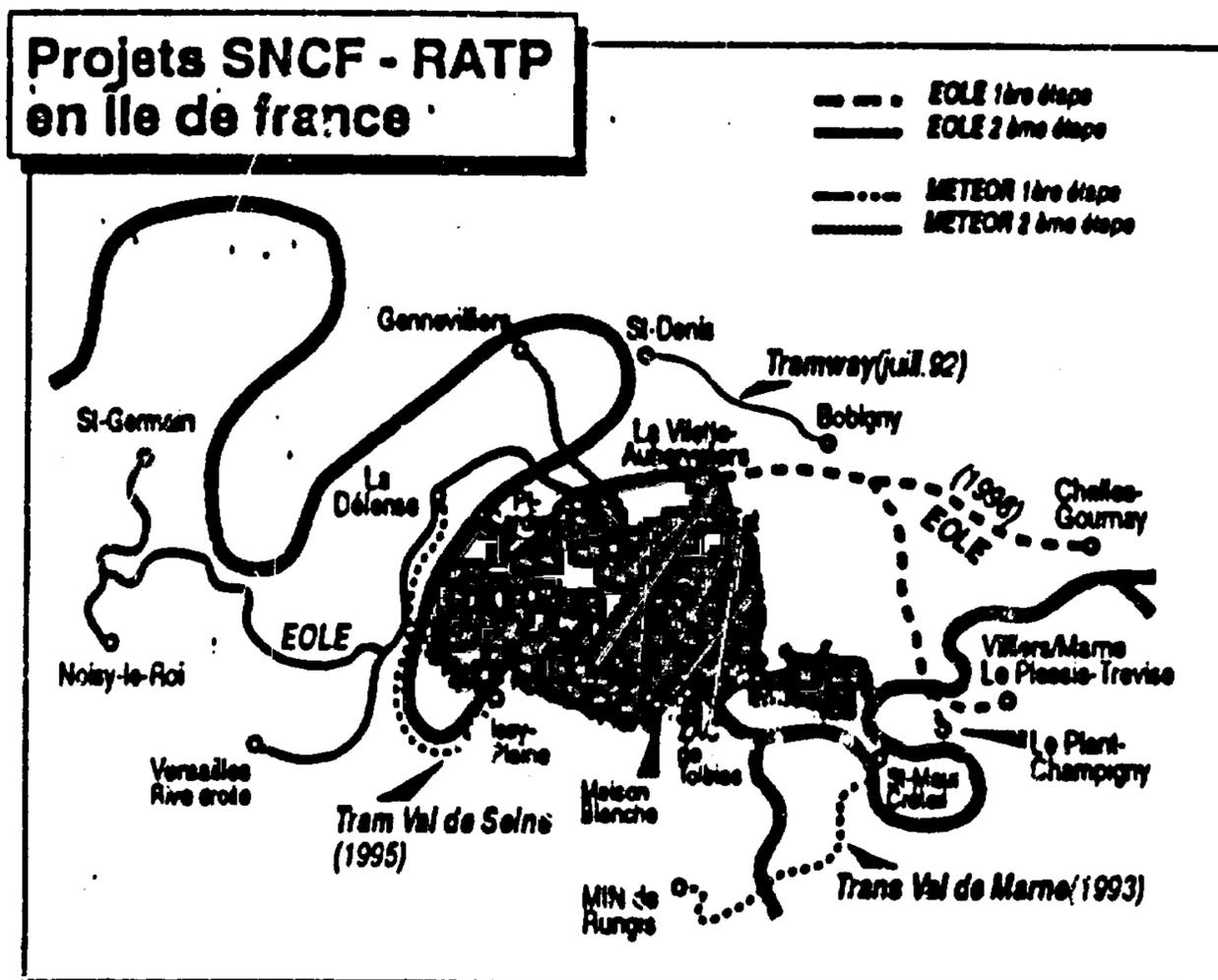
c) En ce qui concerne les aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs

- le tramway Saint-Denis-Bobigny (mise en service de la première tranche en juillet 1992 et de la seconde tranche fin 1992) ;

- l'autobus en site propre Trans-Val-de-Marne (Rungis-Saint-Maur ; mise en service prévue pour la mi-1993) ;

- les autobus en site propre RN 186 (Ile Saint-Denis-Colombes ; mise en service prévue pour l'été 1993), RN 192 (La Défense-Bezons ; mise en service progressive de 1991 à 1993) et RN 305 (Porte de Choisy-Vitry-sur-Seine ; première phase en cours).

Les principaux projets sont retracés sur la carte ci-après.



Source : «Le Monde»

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

Le développement des transports en commun constitue l'une des priorités du projet du nouveau schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France, présenté au début du mois de novembre 1992.

Dans les zones d'urbanisation dense, le projet de schéma directeur prévoit de faire porter les efforts sur l'amélioration du réseau existant, essentiellement par l'augmentation de sa capacité. La rocade Orbitale, qui relierait en proche banlieue onze lignes de métro prolongées, serait réalisée en liaison avec le réseau Météor actuellement en cours de construction.

En grande couronne, des lignes tangentielles sont programmées entre Cergy, Roissy, Marne-la-Vallée et Saint-Quentin, Evry, Melun-Sénart. Enfin, les R.E.R. seraient prolongés jusqu'à Meaux, Mantes et Rambouillet, et une nouvelle ligne serait créée grâce à la liaison entre les gares Saint-Lazare et Montparnasse.

C. L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA R.A.T.P.

1. L'évolution du trafic

Le trafic de la R.A.T.P. s'est élevé en 1991 à 2.382,6 millions de voyages qui se décomposent comme suit :

- Métro	1.187,7 millions de voyages	
- R.E.R.	360,9	"
- Bus Paris	321,3	"
- Bus banlieu	512,7	"

Après correction de l'effet des grèves, le trafic de la R.A.T.P. a enregistré une baisse de 1,6 % par rapport à 1990. Cette évolution peut s'expliquer par l'influence des événements de la guerre du Golfe.

En revanche, une reprise du trafic a pu être constatée au cours des six premiers mois de l'année 1992, avec une hausse de 1,9 % qui se décompose comme suit :

- Métro	+ 1,4 %
- R.E.R.	+ 2,51 %
- Bus Paris	+ 3,1 %
- Bus banlieue	+ 2,19 %

Pour 1993, la R.A.T.P. prévoit une progression du trafic de +0,8 %.

2. La situation financière de l'entreprise

L'exercice 1991 s'est soldé par un résultat comptable déficitaire de 188 millions de francs. Ce solde négatif découle en grande partie de la diminution des produits de transport consécutive à la baisse de trafic enregistrée au cours de l'année.

Pour 1992, ont été prévues une progression de 4,7 % des charges du compte de résultat, s'expliquant notamment par une augmentation de 4,13 % des charges de personnel, et une hausse de 6,3 % des produits de transport, compte tenu d'une hausse prévisionnelle du trafic de 1,8 %, et d'une hausse tarifaire de 5,8 % (à compter du 1er août).

D'autre part, le programme d'investissement pour 1992 s'élève à un montant de 4.218,9 millions de francs en moyens d'engagement (soit + 21,7 % par rapport à 1991) et à 4.215,9 millions de francs en moyens de paiement (soit + 36,7 % par rapport à 1991).

Enfin, l'encours de la dette financière de la R.A.T.P. s'élevait à 18,175 milliards de francs au 31 décembre 1991, dont 9,1 % de prêts de la région Ile-de-France et 87 % d'emprunts sur le marché financier.

La charge de la dette a été de 1,64 milliard de francs en 1991 ; elle pourrait atteindre 1,74 milliard de francs en 1992.

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

Il convient par ailleurs de rappeler que la R.A.T.P. 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 devraient être ramenés à 38.000 agents en 1994. Elle a également entrepris des efforts significatifs en faveur d'une amélioration des conditions de travail et du développement de la formation professionnelle.

En outre, des actions importantes ont été menées en faveur de l'amélioration de la sécurité des personnes et de la lutte contre les graffitis.

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 connaissent une progression significative en 1993, de l'ordre de 25 %, comme le montre le tableau ci-dessous.

(en millions de francs)

	1992		1993		Evolution en %	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
Aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province (métros, tramways)	480,00	325,40	602,00	441,42	+ 25,4	+ 35,7
Aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains	20,00	64,60	22,00	61,89	+ 10,0	- 4,2
Transports collectifs interurbains régionaux, départementaux et locaux	41,04	53,99	48,00	58,75	+ 16,9	+ 8,8
TOTAL	541,04	443,99	672,00	562,00	+ 24,2	+ 26,6

A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

1. Les concours de l'Etat

a) La réalisation des métros et tramways de province

A la suite du conseil interministériel du 1er décembre 1987, 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 de la manière suivante : le taux de subvention est limité à un maximum de 30 % et son montant est plafonné à 600 millions de francs, quels que soient le mode de transport ou le type de réalisation retenus.

Le montant global de l'aide de l'Etat a été fixé à 2 milliards de francs (valeur 1988) sur la durée du Xème Plan.

Pour 1993, la dotation budgétaire prévue est de 602 millions de francs d'autorisations de programme, et de 441,42 millions de francs de crédits de paiement, en progression respective de 25,4 % et 35,7 % par rapport à 1992.

Ces subventions permettront de financer la poursuite des opérations suivantes :

- Toulouse : VAL, ligne A,
- Marseille : métro, prolongement de la ligne 1,
- Lille : VAL, ligne 2 et prolongement de la ligne 1 bis, et modernisation du tramway,
- Rouen : tramway, lignes 1 et 2,
- Strasbourg : tramway, ligne 1 première phase,
- Lyon : métro, prolongement de la ligne D.

En outre, deux opérations nouvelles seront engagées : les projets de VAL de Rennes et de Bordeaux.

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 1993, soit un montant de 22 millions de francs, progressent de 10 % par rapport à 1992 ; en revanche, les crédits de paiement, avec 61,89 millions de francs, sont réduits de 4,2 %.

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

- la coopération entre réseaux urbains et non urbains,
- le partage de voirie résultant d'une approche globale des déplacements,
- la réalisation des sites propres et d'axes prioritaires pour bus.

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 1990, la répartition du financement des charges d'exploitation des transports collectifs urbains de province a été la suivante :

- . usagers : 45 %,
- . collectivités (dont versement de transport) : 47 %,
- . autres : 8 %.

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, ce qui explique que la participation demandée à l'utilisateur soit sensiblement plus élevée qu'en région parisienne.

- Outre les subventions de l'Etat, le financement des investissements, qui se sont élevés à 4,1 milliards de francs en 1990, est assuré par le produit du versement de transport, le budget des collectivités locales et les emprunts.

- Au total, toujours en 1990, le financement des transports collectifs de province a été effectué selon la répartition suivante :

(en milliards de francs)

	Montant	% du total
Produits du trafic	4,85	33,5
Autres produits d'exploitation	0,60	4,1
Versement de transport	5,85	40,3
Collectivités publiques	3,20	22,1
Total	14,50	100,0

On constate à la lumière de ce tableau la part prédominante du versement de transport dans le financement des transports collectifs urbains de province.

b) L'évolution du versement de transport

A l'origine, en 1971, le "versement 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, 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 fixe le taux, sans pouvoir dépasser le plafond légal.

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

	1986	1987	1988	1989	1990
Montant (en millions de francs)	4.184	4.345	4.750	5.157	5.850
% d'évolution par rapport à l'année précédente	+ 6	+ 3,9	+ 9,3	+ 3,6	+ 3,3

Globalement, sur cette période, l'accroissement du produit du versement de transport a été supérieur à l'inflation et a évolué comme l'augmentation du salaire plafond de la sécurité sociale. Cette évolution tient compte de l'augmentation des taux et de l'extension du périmètre de transport urbain à de nouvelles communes constituant une même autorité organisatrice. 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.

Les nouveaux taux plafonds s'établissent comme suit :

- 1er cas : autorité organisatrice de 20.000 à 100.000 habitants : 0,55 % (au lieu de 0,50 %) ou bien 0,60 % avec la majoration spécifique ;

- 2ème cas : autorité organisatrice de plus de 100.000 habitants : 1,05 % (au lieu de 1 %) ou bien 1,10 % avec la majoration spécifique ;

- 3ème cas : autorité organisatrice de plus de 100.000 habitants, ayant réalisé une infrastructure de transport et bénéficié d'une subvention de l'Etat : 1,80 % (au lieu de 1,75 %) ou bien 1,85 % avec la majoration spécifique.

Au total, au 1er juillet 1992, 157 autorités organisatrices ont institué le versement de transport, dont 63 autorités organisatrices de plus de 100.000 habitants et 94 de 100.000 à 30.000 habitants.

Le projet de loi de finances pour 1993 prévoit dans son article 79 le déplafonnement du versement de transport.

Cependant, cette mesure qui va élargir l'assiette de la taxe devrait s'accompagner d'un abaissement des taux de prélèvements appliqués. En effet, l'Assemblée nationale a adopté en première lecture un amendement en ce sens, afin de ne pas trop accroître les charges des entreprises. Les taux plafonds seraient ainsi réduits de 0,05 point dans les villes de plus de 100.000 habitants.

B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

Hormis la contribution de l'Etat à la S.N.C.F. pour le financement de l'exploitation des services d'intérêt régional (un peu plus de 4 milliards de francs en 1993) 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 1993 atteignent 48 millions de francs d'autorisations de programme et 58,75 millions de francs de crédits de paiement, en progression respective de 16,9 et 8,8 % par rapport à 1992.

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 a concerné prioritairement le renouvellement et le rajeunissement du parc d'autocars.

Dans ce cadre, 59 contrats ont été conclus avec les conseils généraux de 1986 à 1991, pour un montant global de subventions de 160,33 millions de francs.

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 1983-1993 concerne essentiellement des opérations d'accompagnement des conventions entre la S.N.C.F. et certaines régions, telles que la modernisation du chemin de fer de la Corse, la modernisation de la ligne Cannes-Vintimille, l'acquisition de matériel roulant en région Lorraine et la modernisation d'infrastructures en région Rhône-Alpes.

Le total cumulé des engagements à ce titre entre 1989 et 1992 a atteint 133,35 millions de francs.

CHAPITRE V

LES VOIES NAVIGABLES

La mise en place de la réforme de la gestion et du financement des voies navigables, consécutive à l'adoption de l'article 124 de la loi de finances pour 1991, s'est poursuivie en 1992.

Ainsi, un nouvel établissement public à caractère industriel et commercial, baptisé "Voies navigables de France" (V.N.F.) et succédant à l'ancien "Office national de la navigation" (O.N.N.) est désormais chargé d'exercer l'ensemble des compétences relatives à l'entretien, à la gestion et à l'amélioration des voies navigables sur le réseau principal qui lui est confié.

L'Etat ne conserve de compétences directes que sur le réseau non confié à V.N.F., constitué des voies non reliées au réseau principal et de celles actuellement gérées par des services annexes des ports autonomes maritimes.

L'appréciation de l'effort global de la puissance publique en faveur du transport fluvial nécessite donc de compléter l'analyse de l'évolution des dotations budgétaires par la prise en compte des moyens d'action de V.N.F.

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 1993 est retracée dans le tableau ci-après.

(en millions de francs)

	1992	1993	Evolution en %
Entretien (DO)	3,00	1,50	- 50
Fonctionnement des services (DO)	13,00	-	n.s.
Aide à la batellerie (DO)	43,00	35,00	- 18,6
Equipement des voies navigables et des ports fluviaux	CP	10,50	- 41,0
	AP	14,30	- 19,6
Recapitalisation de la CFNR	CP	-	n.s.
	AP	-	n.s.
Subvention à VNF	CP	120,00	+ 35,0
	AP	120,00	+ 35,0
TOTAL DO + CP	191,70	167,00	- 6,5*
DO + AP	191,70	170,80	- 4,4*

* A structure constante, c'est-à-dire en excluant des crédits votés pour 1992 les crédits destinés au fonctionnement des services des voies navigables qui sont transférés aux services communs du ministère de l'équipement en 1993.

Au total, les crédits budgétaires affectés aux voies navigables atteignent un montant de 167 millions de francs de crédits de paiement en 1993, ce qui correspond à une diminution, à structure constante, de 6,5 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1992.

Hormis la subvention accordée à l'établissement public V.N.F., 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 V.N.F.

- Les crédits destinés à l'entretien du réseau non concédé à V.N.F. sont réduits à 1,5 million de francs (contre 3 millions en 1992).

- Les crédits de fonctionnement des services des voies navigables, qui sont maintenus à leur niveau de 1992, soit 13 millions de francs, font pour leur part l'objet d'un transfert vers les

services communs du ministère de l'équipement, du logement et des transports.

- Une dotation de 14,30 millions de francs d'autorisations de programme et de 10,5 millions de francs de crédits de paiement (contre 17,80 millions en 1992) 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, le canal de Marseille au Rhône et le canal de Fos-Port de Bouc.

2. Les aides à la batellerie

Une dotation de 35 millions de francs en 1993 (contre 43 millions en 1992) est prévue pour la prolongation du plan de soutien en faveur de la batellerie, mis en place en janvier 1986 et qui devait prendre fin en 1992.

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.

Les principales actions financées dans ce cadre sont les suivantes :

- aides à la modernisation de la cale,

- aides au rachat de bateaux d'occasion,

- aides à l'installation des jeunes,

- assainissement structurel de la navigation intérieure (rachats de matériel),

- embranchements fluviaux (aides à l'installation par les chargeurs d'engins de manutention générateurs de trafic),

- allocations de départ accordées aux patrons bateliers âgés de 60 à 65 ans et faisant valoir leurs droits à la retraite.

Par ailleurs, ces actions devraient être complétées par une réorganisation des modes d'exploitation, dans le cadre d'un projet de

loi récemment soumis au Parlement, qui prévoit notamment la suppression progressive de la pratique du "tour de rôle".

3. La subvention à V.N.F.

- La subvention d'investissement accordée à l'établissement public V.N.F. pour la restauration du réseau qui lui est confié progresse de 35 %, passant de 88,9 millions de francs en 1992 à 120 millions de francs en 1993.

- La dotation de 26 millions de francs qui était affectée en 1992 à la recapitalisation de la Compagnie française de navigation rhénane (C.F.N.R.) n'est pour sa part pas reconduite en 1993, cette recapitalisation étant achevée.

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

La mise en place du nouvel établissement public devrait s'achever prochainement avec l'installation des sept commissions territoriales consultatives et du nouveau conseil d'administration, composé de 26 membres, à savoir :

- 10 représentants de l'Etat,

- 10 personnalités qualifiées désignées par le Gouvernement (dont deux présidents de commissions territoriales, ainsi que des représentants de la profession),

- 6 représentants du personnel.

L'évolution prévisionnelle du budget de V.N.F. est retracée dans le tableau ci-après, pour les années 1991 à 1993.

Evolution du budget de V.N.F.

(en millions de francs)

	1991	1992	1993 (Avant-projet)
I - RECETTES			
Prestations de service	10.600	6.000	10.000
Péages	44.300	52.000	62.000
Taxe hydraulique	366.410	420.000	494.500
Redevances domaniales	5.200	18.000	20.000
Produits financiers	2.500	5.000	5.000
Contribution de l'Etat	32.500	81.800	120.000
Subventions des Collectivités territoriales	0.000	82.860	83.680
TOTAL	461.510	665.660	785.180
II - DEPENSES			
Fonctionnement V.N.F.	56.100	74.000	80.500
Entretien et exploitation	3.000	127.000	130.400
Restauration et Investissement	124.270	402.810	447.390
Etudes générales	0.000	1.620	3.200
Liaison Rhin-Rhône	0.000	82.800	110.000
Remboursement d'emprunts	19.600	16.800	12.600
Reversement aux concessionnaires	0.000	60.000	61.800
Délocalisation	0.000	0.000	33.000
Fonds de concours pour le fonctionnement des Services de navigation	0.000	20.000	20.000
TOTAL	202.970	785.030	898.890

Source : Ministère des transports

1. Les ressources de V.N.F.

D'un montant total évalué à 795,18 millions de francs en 1993, en augmentation de près de 20 % par rapport à 1992, les recettes de V.N.F. comprennent, outre les subventions versées par l'Etat et les collectivités territoriales, des ressources propres qui peuvent être estimées à 591,50 millions de francs en 1993.

Ces ressources ont trois origines distinctes :

- Le produit de la nouvelle taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques installés sur le domaine confié à V.N.F. représente la principale recette de l'établissement public, avec un montant de près de 500 millions de francs en 1993 (soit 62 % du total des recettes prévues). Cette taxe est payée pour sa plus grande part par E.D.F. ; elle est acquittée depuis 1991.

- Les péages perçus par V.N.F. 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. Institués à partir du 1er janvier 1992, ces péages sont venus se substituer à d'anciennes taxes en ce qui concerne le transport de marchandises ; en ce qui concerne le tourisme fluvial, il s'agit d'une ressource nouvelle.

Cependant, avec un produit de l'ordre de 60 millions de francs (dont 45 millions pour le transport de marchandises), soit moins de 10 % des recettes totales de V.N.F., les péages ne jouent qu'un rôle d'appoint, utile pour marquer la nécessité de faire participer tous les usagers de la voie d'eau à une partie du coût des services qui leur sont rendus.

- Enfin, V.N.F. dispose du produit des droits fixes et redevances domaniales précédemment perçus par l'Etat, évalué à 20 millions de francs pour 1993.

2. Les dépenses et le programme d'investissement de V.N.F.

a) Les dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement de l'établissement, soit 80,5 millions de francs en 1993, ont augmenté de 43 % par rapport à 1991, ce qui s'explique par les nouvelles missions confiées à V.N.F., plus étendues que celles de l'ancien "Office national de la navigation".

En outre, une dotation de 33 millions de francs est prévue en 1993 pour les dépenses liées à la délocalisation de l'établissement qui devrait s'installer à Béthune dans le courant du second semestre.

b) Les dépenses d'entretien, de restauration et d'extension du réseau

En 1991, les dépenses engagées par V.N.F. à ce titre ont été limitées en raison des délais de mise en place des procédures relatives à la perception des taxes et redevances.

En revanche, pour les années 1992 et 1993, les prévisions budgétaires correspondent à la prise en charge par l'établissement public de la totalité des dépenses d'entretien, de restauration et d'extension du réseau qui lui a été confié.

Cette situation explique la forte progression des moyens consacrés à l'entretien (passant de 3 millions de francs en 1991 à 127 millions en 1992 et 130,4 millions en 1993) comme à l'investissement (passant de 124,27 millions de francs en 1991 à 485,61 millions en 1992 et 557,39 millions en 1993).

Les principales priorités et orientations retenues par l'établissement public pour l'utilisation de ces moyens en 1993 sont les suivantes :

- l'amélioration et l'extension des voies à grand gabarit ;
- la poursuite du programme "Sécurité" mis en place par l'Etat depuis 1987, qui comprend des opérations ayant pour objectif d'améliorer la sécurité des agents par la reconstruction de barrages à aiguilles et celle des riverains par des confortement de barrages-réservoirs ou de digues ;
- la restauration des canaux à petit gabarit d'un trafic suffisant.

c) Le programme d'investissement

Le programme d'investissement engagé par V.N.F. en 1992 et 1993 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 en ce qui concerne l'aménagement de la liaison Bray-Nogent et les travaux préalables à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

• Les contrats de plan Etat-régions

Les engagements souscrits par l'Etat dans le cadre des contrats de plan Etat-régions seront respectés et permettront le financement des opérations suivantes :

- dans le cadre du contrat de plan avec la région Nord-Pas-de-Calais, la poursuite de la mise au gabarit de 1.350/1.500 tonnes de la Deûle et de la Lys (travaux en cours) ;

- dans le cadre du contrat de plan avec la région Languedoc-Roussillon, l'ouverture du canal du Rhône à Sète à tous les automoteurs du Rhône à pleine charge de 900 tonnes (travaux en cours) ;

- dans le cadre du contrat de plan avec la région Lorraine, l'approfondissement à 3,20 mètres de la Moselle entre Apach et Richemont (les études sont terminées et les procédures préalables aux travaux en cours).

• 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 achevés en 1993.

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

Dans le cadre d'une convention avec la Compagnie nationale du Rhône (C.N.R.), compagnie à laquelle a été confiée en 1980 la concession de l'aménagement de la liaison Saône-Rhin, V.N.F. a inscrit à son budget des dotations destinées à cet aménagement, d'un montant de 82,8 millions de francs en 1992 et de 110 millions de francs en 1993, auxquelles doivent être ajoutées les participations des collectivités territoriales et des organismes publics, qui financent les opérations prévues à hauteur de 20 %.

L'état d'avancement des travaux relatifs à cette liaison est actuellement le suivant :

- la dérivation de Mâcon a été mise en service à l'automne 1991 ;
- la première phase de l'aménagement de la section Niffer-Mulhouse a été engagée à la fin de l'année 1991 ;
- les procédures préalables aux dragages de la Saône en amont de Châlon-sur-Saône, sur une longueur de 75 kilomètres, ont été menées à leur terme.

Toutefois, il apparaît regrettable qu'aucune date précise ne soit envisagée quant à la perspective d'achèvement de la liaison Rhin-Rhône, dont le coût global est évalué à 15 milliards de francs,

alors que la liaison Rhin-Main-Danube a été mise en service en septembre 1992.

• Le projet de liaison Seine-Nord

Il convient enfin de noter qu'une réactualisation des études afférentes au projet de liaison Seine-Nord, qui permettrait de relier le bassin de l'Escaut au canal de Saint-Quentin et dont l'inscription au réseau européen a été proposée, est actuellement en cours avec la participation de la Commission des Communautés européennes pour un montant de 100.000 écus (soit environ 700.000 francs).

Par ailleurs, V.N.F. a décidé de réaliser un certain nombre d'études préalables en vue d'une éventuelle réactualisation du schéma directeur.

C. LA SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL

1. L'évolution du trafic et de la flotte

Après un certain redressement entre 1988 et 1990, le trafic fluvial a enregistré un net recul en 1991 :

(en milliards de tonnes-kilomètres)

1988	1989	1990	1991
6,6	6,8	7,2	6,8

De plus, la part relative de la voie d'eau au sein de l'ensemble du trafic de marchandises, qui est déjà particulièrement faible (3,4 % du trafic total en 1991), continue de décroître au profit de la route.

En ce qui concerne l'évolution de la flotte, sous l'impulsion du plan économique et social en faveur de la batellerie mis en place depuis janvier 1986, des résultats substantiels ont été obtenus en matière de résorption de la surcapacité de la cale artisanale.

Le volume total de la cale disponible a ainsi été réduit de près d'un tiers en six ans, passant de 2,229 millions de tonnes en 1986 à 1,536 million de tonnes en 1991.

Parallèlement, la diminution des effectifs de la profession s'est poursuivie à un rythme rapide. En 1991, ces effectifs s'élevaient à 3.243 personnes, dont 1.656 artisans.

2. Comparaisons internationales

Le tableau suivant montre que la diminution du trafic fluvial au cours des vingt dernières années a été beaucoup plus marquée en France que dans les pays voisins.

Flux de trafic annuel

(en millions de tonnes)

	1970	1980	1986	1989	1990
ALLEMAGNE	240	241	229	255	261,0 ⁽¹⁾
BELGIQUE	92	101	95	98	99,4
FRANCE	110	92	63	61	63,5
LUXEMBOURG	8	9	10	11	10,8
PAYS-BAS	238	267	271	292	286,0
TOTAL	688	710	668	720	720,7

(1) Estimation incluant le trafic de l'ex R.D.A.

Source : Eurostat

Cette évolution s'explique par la combinaison de plusieurs facteurs :

- La comparaison de la structure des réseaux fluviaux des pays de la Communauté fait ressortir la dispersion géographique du réseau fluvial français et son faible gabarit : si le réseau navigable français représente à lui seul 39 % du réseau fluvial des 4 pays de la Communauté, seuls 29 % du réseau national sont accessibles aux bateaux de plus de 1.000 tonnes contre 45 % aux Pays-Bas, 51 % en Belgique et 70 % en Allemagne (pour la partie correspondant à l'ex.RFA).

Ces pays européens voisins possèdent un réseau plus moderne que le réseau français et fournissent un effort d'investissement bien supérieur à celui de la France : alors que la

France dépense moins d'un milliard de francs par an pour les voies d'eau, l'Allemagne consacre de l'ordre de trois milliards de francs par an pour les seuls investissements.

• Par ailleurs, la comparaison de l'âge et de la structure en capacité de chargement des flottes européennes met en évidence le vieillissement de la flotte française et son faible taux de renouvellement ainsi que sa faible capacité, donc son faible niveau de compétitivité.

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.

ANNEXE I

Modification apportée par l'Assemblée nationale en première lecture

L'Assemblée nationale a adopté en seconde délibération un amendement tendant à majorer à titre non reconductible :

- la dotation du chapitre 63-45 article 30 (Subvention d'investissement à l'établissement public "Voies navigables de France") de 0,5 million de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement.

ANNEXE 2

Les crédits européens

rattachés au budget des transports terrestres

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

C'est ainsi que la Communauté intervient à travers les Fonds à finalité structurelle, notamment le Fonds Européen de Développement Régional (F.E.D.E.R.), ou encore par des prêts octroyés par la Banque Européenne d'Investissement (B.E.I.).

Par ailleurs, depuis 1982, la Communauté affecte des ressources budgétaires spécifiques aux infrastructures de transport terrestres afin de stimuler la promotion et le lancement de projets d'intérêt communautaire. Dans ce cadre, la France a bénéficié, entre 1987 et 1991, de ressources d'un montant total d'un peu moins de 44 millions d'écus, soit environ 307 millions de francs, pour l'ensemble des infrastructures de transport (y compris les infrastructures routières). Le tableau ci-joint donne la liste des projets aidés se rattachant au budget des transports terrestres.

(en millions d'euros)

ANNEE	PROJET	SOUTIEN C.E.E.
1987	Dégagement du gabarit ferroviaire sur l'axe RFA-ESPAGNE, KEHL-CERBERE	2,1
1988	Dégagement du gabarit ferroviaire sur l'axe GRANDE-BRETAGNE/BENELUX/ITALIE	3,0
1990	Etude de liaison SEINE-Nord	0,1
1991	Etude de pré-faisabilité LYON-TURIN	0,5
1991	Ligne DUNKERQUE-MODANE : gabarit B	4,5
1991	Etude liaison ferroviaire CHAMBERY-VALENCE	0,2
1991	Ligne KEHL-CERBERE gabarit B	5,0
1991	Etude relative avant-après du TGV Nord-Européen	0,5

Au cours de sa réunion du 18 novembre 1992, la Commission des finances a décidé de proposer au Sénat de ne pas adopter les crédits de l'équipement, du logement et des transports (II - Transports - 1 - Transports terrestres) pour 1993.

La commission a confirmé cette proposition lors de sa réunion du 24 novembre 1992, après avoir pris acte de la modification apportée à ces crédits par l'Assemblée nationale.