

N° 94

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991 - 1992

---

---

Annexe au proces-verbal de la séance du 19 novembre 1991.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi de finances pour 1992 CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE  
LA CONSTITUTION,

TOME XVIII

### TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Robert Laucournet, Jean Huchon, Richard Pouille, Philippe François, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Roland Grimaldi, Serge Mathieu, Louis Minetti, René Trégouet, *secrétaires* ; Jean Amelin, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, François Blaizot, Marcel Bony, Jean-Eric Bousch, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Henri Collette, Marcel Costes, Roland Courteau, Marcel Daunay, Desire Debavelaere, Rodolphe Désire, Pierre Dumas, Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginesy, Yves Goussebaine-Dupin, Jean Grandon, Georges Gruillot, Rémi Herment, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Bernard Legrand, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, François Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moineau, Paul Moreau, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Henri Revol, Jean-Jacques Robert, Jacques Roccaserra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Jean Simonin, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9e législ.) : 2240, 2255 (annexe n° 24), 2260 (tome X) et T.A. 533.

Sénat : 91 et 92 (annexe n° 22) (1991-1992).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>CHAPITRE PREMIER : La S.N.C.F.</b> .....	7
<b>I. EVOLUTION DE L'ENTREPRISE</b> .....	7
<b>A. L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU</b> .....	7
<b>1. Les électrifications</b> .....	7
<b>2. Le schéma directeur à grande vitesse</b> .....	8
<b>B. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC</b> .....	13
<b>1. Voyageurs</b> .....	13
<b>2. Marchandises</b> .....	13
<b>II. LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'ENTREPRISE</b> .....	14
<b>A. L'ÉVOLUTION D'ENSEMBLE DES CONCOURS DE L'ÉTAT</b> .....	14
<b>B. LES CHARGES DE RETRAITE</b> .....	15
<b>C. LA DETTE DE LA S.N.C.F.</b> .....	16
<b>III. LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ</b> .....	17
<b>A. LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES</b> .....	17
<b>1. Une meilleure fiabilité des différentes composantes</b> .....	19
<b>2. La réduction des conséquences d'une défaillance humaine</b> .....	20
<b>3. Amélioration, protection des équipements ferroviaires</b> .....	22
<b>B. LA SURETÉ DES PERSONNES</b> .....	23
<b>IV. LA S.N.C.F. FACE AU SERVICE PUBLIC</b> .....	25

	<u>Pages</u>
<b>CHAPITRE II : La R.A.T.P. et les transports collectifs de province .</b>	<b>29</b>
<b>I. LA R.A.T.P. ....</b>	<b>29</b>
A. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC .....	29
B. LA SITUATION FINANCIÈRE .....	30
C. LE PROJET DE BUDGET POUR 1992 .....	30
1. Les projets de modernisation des équipements .....	30
2. Les prolongements de lignes .....	31
3. La sécurité .....	32
4. La lutte contre les graffitis .....	33
<b>II. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE ..</b>	<b>33</b>
A. LA CONTRIBUTION DE L'ÉTAT POUR 1992 .....	33
B. LES OPÉRATIONS SUBVENTIONNÉES .....	34
<b>III. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTER-DÉPARTEMENTAUX .....</b>	<b>35</b>
A. LES CONTRATS ÉTATS-DÉPARTEMENTS .....	35
B. LES CONTRATS ÉTAT-RÉGION .....	36
<b>CHAPITRE III : Les transports routiers .....</b>	<b>37</b>
<b>I. UNE PROFESSION CONFRONTÉE À DE GRAVES DIFFICULTÉS .....</b>	<b>37</b>
<b>II. DES MESURES INSUFFISANTES .....</b>	<b>38</b>
A. LES MESURES PRÉVUES AU PROJET DE BUDGET .....	38
B. LES MESURES EXTRABUDGÉTAIRES .....	39
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>40</b>

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget pour 1992 prévoit, en ce qui concerne les transports terrestres, une progression de 3,3 % des crédits de paiement et de 7,7 % des autorisations de programme.

Rappelons qu'il y a un an, à pareille époque, le projet de loi de finances pour 1991 traduisait des ambitions très nettement supérieures : 8,2 % pour les crédits de paiement et + 13,6 % pour les autorisations de programme.

En valeur absolue, les chiffres sont les suivants :

*(en milliers de francs)*

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CRÉDITS DE PAIEMENT		
	1991	1992	%	1991	1992	%
Titre III	-	-	-	132,4	28,2	- 78,6
Titre IV	-	-	-	41.629	42.934	+ 2,8
Dépenses ordinaires	-	-	-	41.762	42.962	+ 2,8
Titre V	143,8	50,2	- 65	146,2	50,2	- 65,6
Titre VI	1.311,6	1.518,6	+ 15,7	1.144,4	1.471,4	+ 28,5
Dépenses en capital	1.455,4	1.568,9	+ 7,7	1.290,6	1.521,7	+ 17,9
<b>Total pour les transports terrestres</b>	<b>1.455,4</b>	<b>1.568,9</b>	<b>+ 7,7</b>	<b>43.053</b>	<b>44.484,5</b>	<b>+ 3,3</b>

Si l'on tient compte de l'inflation, il y a donc incontestablement un coup de frein très net qu'expliquent les nécessités d'une situation budgétaire pour le moins délicate.

On peut caractériser ce budget en disant que c'est un budget de consolidation ou de maintien de l'existant plus qu'un budget d'innovation.

Son véritable point fort consiste dans le respect des engagements de l'Etat par rapport au contrat de plan de la S.N.C.F. Il faut le souligner car il n'en est malheureusement pas de même dans tous les domaines.

La progression des subventions d'investissement en faveur des transports collectifs en Ile-de-France constitue aussi une mesure positive qui mérite d'être notée : 500,9 millions de francs pour les autorisations de programmes, soit une majoration de 49,1 % par rapport à 1991.

Comme les années précédentes, c'est la S.N.C.F. qui reçoit la majeure partie des crédits : 37 milliards, soit 83 % du total des transports terrestres. La contribution au fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France vient ensuite avec 5,219 milliards de francs, à peu près stable d'une année sur l'autre en raison du relèvement des tarifs intervenu en août 1991. Le reste des crédits se répartit entre les transports collectifs et urbains en province (500 millions de francs pour les autorisations de programme et 390 millions de francs pour les crédits de paiement) et les aides à l'amélioration des transports collectifs régionaux et interdépartementaux (autorisations de programme : 41 millions de francs, crédits de paiement : 53,9 millions de francs), ce dernier poste enregistrant une sensible diminution d'une année sur l'autre.

Il faut signaler enfin, au titre de l'aide au développement de la productivité des transports de marchandises, que sont prévus 49 millions de francs d'autorisations de programme et 65 millions de francs de crédits de paiement, ces subventions concernant notamment les transports combinés.

Laissant à la commission des finances le soin d'examiner en détail les aspects strictement financiers du projet de budget pour 1992; votre rapporteur pour avis vous propose d'effectuer un survol d'ensemble des transports terrestres français dans leurs différentes composantes.

## CHAPITRE PREMIER

### La S.N.C.F.

## I. ÉVOLUTION DE L'ENTREPRISE

### A. L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU

#### 1. Les électrifications

Au 31 décembre 1990, sur un total de 34.070 km de lignes exploitées, la longueur des lignes électrifiées atteignait 12 609 km, celle des lignes non électrifiées 21.461 km.

La part respective des différents modes de traction (électrique ou diesel) du trafic ferroviaire total réalisé en 1990 représentait, pour la traction électrique 85,4 % du tonnage kilométrique brut remorqué, pour la traction diesel 14,6 %.

Les électrifications en cours concernent :

- la ligne Rennes-Quimper : mise en service prévue en septembre 1991 pour la section Rennes-Lorient, et 1992 pour la section Lorient-Quimper ;

- la ligne Redon-Savenay, pour une mise en service prévue en septembre 1991 ;

- la ligne Calais-Hazebrouck, pour une mise en service prévue en 1993 ;

- la ligne Poitiers-La Rochelle, pour une mise en service prévue en 1993 ;

- la ligne Paris (Mantes) Caen-Cherbourg, pour une mise en service prévue fin 1995.

Outre les électrifications des lignes nouvelles décidées (T.G.V.-Nord, Interconnexion des T.G.V. en Ile-de-France, contournement est de Lyon et prolongement jusqu'à Valence), d'autres électrifications sont engagées en 1991 ; il s'agit des lignes :

- Franois - Saint-Amour,
- Boulogne - Calais,            ) dans le cadre des mesures
- Douai - Cambrai,            )
- Lille - Baisieux            ) d'accompagnement au T.G.V.-Nord

En région parisienne, les électrifications en cours concernent :

- la ligne La Ferté-Alais-Malesherbes, pour une mise en service prévue en 1992 ;

- la ligne Tournon-Coulommiers, pour une mise en service prévue fin 1991.

## **2. Le schéma directeur à grande vitesse**

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a été adopté lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire le 14 mai 1991.

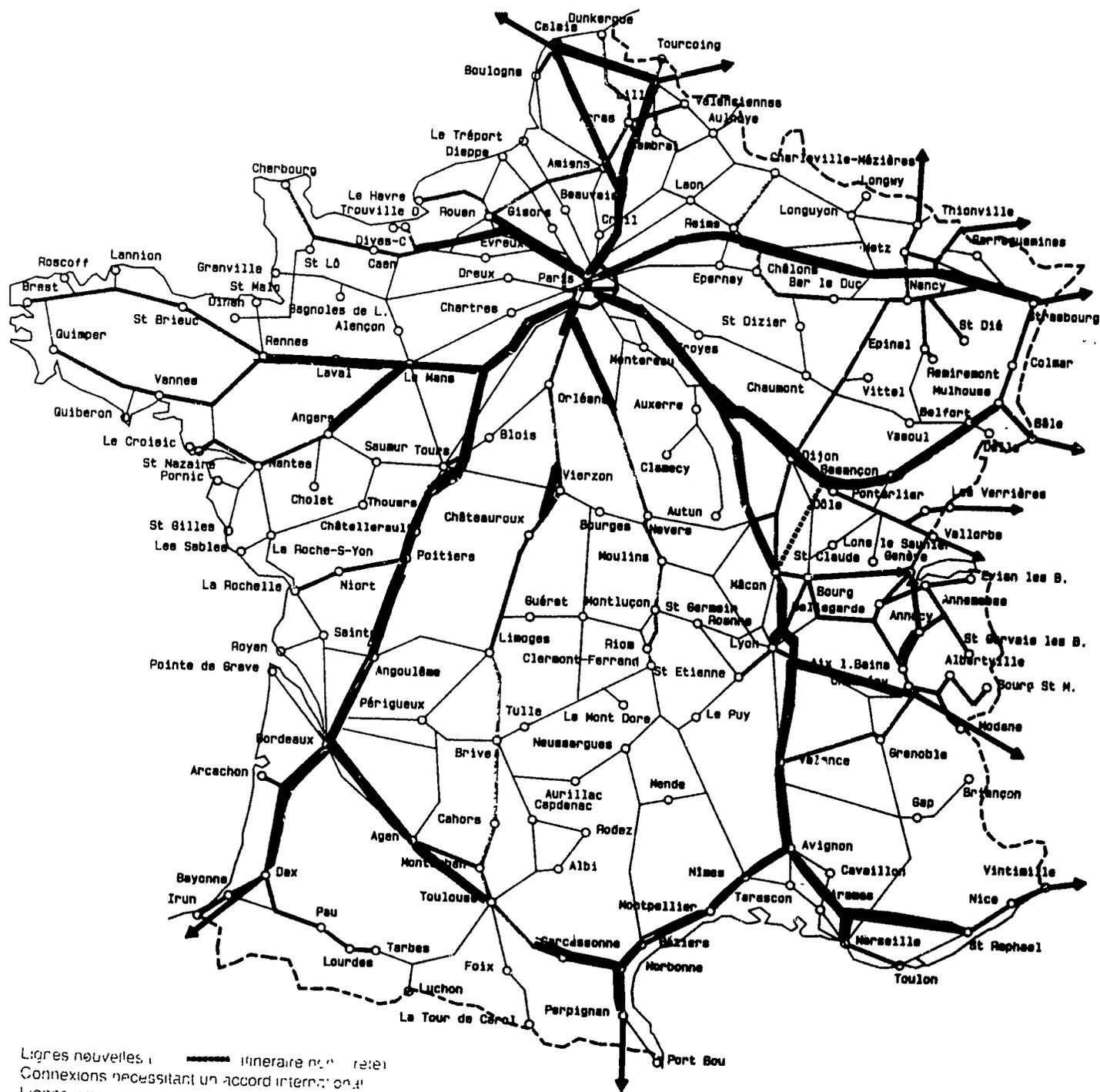
Ce schéma est constitué de 4.700 km de lignes nouvelles (dont 700 km en service et 560 km en construction) mais le réseau desservi par les T.G.V. s'étend globalement sur 11.000 km en incluant les lignes actuelles aménagées à des degrés divers pour la grande vitesse.

Au total, 16 projets ont été retenus. Le tableau ci-après indique la liste de ces projets.

Les 16 projets TGV (dont premières phases possibles)	km de ligne nouvelle	Trafic en millions de voyageurs			rentabilité (1)	
		avant	après		financière	socio- économique
AQUITAINE	480	14,7	20,1	5,4	7,5	10
dont Tours-Bordeaux	361	(14,7)	(19,7)	(5,0)	9,5	12,3
AUVERGNE	130	2,9	3,9	1,0	3,1	6,7
BRETAGNE	156	9,1	12,2	3,1	7,4	13,6
EST	460	8,4	14,5	6,1	4,3	8,8
GRAND SUD	70	3,7	5,3	1,6	5	12
INTERCONNEXION SUD	49	12,6	13,4	0,8	8,2	9,6
LIAISON TRANSALPINE	251	(11,4)	(19,1)	(7,7)	6	10
dont Lyon-Montmélian	107	8,2	11,8	3,6	8,5	14,7
LIMOUSIN	174	3,3	4,0	0,7	2,4	4,4
PROVENCE	219	16,6	20,9	4,3	9,8	13
COTE D'AZUR	132	5,1	7,8	2,7	8,4	11
LANGUEDOC-ROUSSILLON	290	5,8	9,5	3,7	6,1	9
dont Avignon - Montpellier	75	(5,8)	(7,1)	(1,3)	7,8	10,5
MIDI-PYRENEES	184	2,3	3,3	1	5,5	6,5
NORMANDIE	169	5,5	7,1	1,6	0,1	3
PAYS DE LA LOIRE	78	7,5	8,4	0,9	5,4	7,7
PICARDIE	165	13,5	14,4	0,9	4,8	5
RHIN-RHONE	425	9,5	15,3	5,8	5,9	10,7
dont Mulhouse-Dole	190	(9,6)	(13,8)	(4,2)	8,4	13,9

(1) Ces taux résultent d'une première approche des projets et doivent être affinés avec le tracé définitif.

### SCHÉMA DIRECTEUR À GRANDE VITESSE



Globalement, les projets du schéma directeur représentent 180 milliards de francs d'infrastructures et 30 milliards de francs de rames T.G.V. à acquérir pour leur mise en service.

Il est bien précisé que le schéma directeur n'est pas un document de programmation. Sa réalisation sera décidée par l'Etat en tenant compte de la situation économique générale, des contraintes budgétaires et de la situation financière de la S.N.C.F., et en ce qui concerne les liaisons à caractère international, des projets développés dans les pays concernés.

La publication de ce schéma représente très certainement une avancée importante pour ce qui concerne l'avenir des transports ferroviaires et il est heureux que toutes les parties intéressées disposent d'un document de base qui permettra de faire progresser les réflexions sur l'avenir des transports terrestres au moment où, précisément, M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, vient de lancer une vaste consultation nationale confiée à M. Gilbert CARÈRE, Conseiller-Maître à la Cour des Comptes.

Toutefois, les difficultés de réalisation du T.G.V.-Est, si légitimement souhaité dans les régions concernées par ce projet, viennent malheureusement atténuer l'enthousiasme des partisans de la grande vitesse ferroviaire. En effet, la situation n'a pas véritablement progressé cette année et le problème du financement des quelques 22 milliards de francs d'infrastructures nécessaires demeure en suspens. Rappelons que dans le rapport de M. ESSIG, en date du 20 mars 1990, il était suggéré un financement par l'Etat à concurrence d'un tiers du coût des infrastructures, soit 7,3 milliards de francs, les collectivités territoriales, quant à elles, apportant 4 milliards de francs (1,5 milliard pour la région Alsace, 1 milliard pour la région Lorraine, 1 milliard pour la région Ile-de-France et 500 millions pour la région Champagne-Ardenne. Le rapport suggérait de recourir au crédit-bail et à l'emprunt pour financer le reste.

Une nouvelle mission, confiée en septembre 1991, à M. ESSIG devrait permettre d'apporter de nouvelles perspectives au printemps 1992.

Le tracé de ce T.G.V. et le nombre de ses gares continuent à susciter des interrogations car il n'existe pas, pour le moment, de documents précis. En particulier, se pose le problème de la gare meusienne que M. ESSIG n'a pas retenu dans son rapport au Gouvernement en raison de l'impossibilité de la rentabiliser.

# PROJET DE GARE MEUSIENNE



Or, le Conseil régional de Lorraine et le Conseil général de la Meuse soutiennent très fermement ce projet et en garantissent financièrement la rentabilité car l'arrêt du T.G.V. est un atout capital et une garantie de développement pour le département de la Meuse. Le Conseil général est prêt, en outre, à mettre en place, avec l'aide de l'Etat, un programme d'aménagement routier pour permettre à chaque secteur de Meuse de bénéficier des avantages de cette gare.

## B. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

### 1. Voyageurs

Après avoir progressé de 1,8 % en 1986, le trafic sur le réseau principal a régressé de 0,9 % en 1990. Le réseau banlieue enregistre également une tendance comparable. Les résultats pour le premier semestre 1991 sont orientés à la baisse et rien ne permet d'espérer un renversement de cette tendance pour les résultats du second semestre.

### 2. Marchandises

Au cours de l'année 1990, le trafic a chuté de 3,3 % et les prévisions pour 1991 font état d'une diminution de 2 à 3 %.

## II. LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'ENTREPRISE

Le résultat bénéficiaire constaté en 1989 et, à un moindre degré, en 1990, aura été de courte durée puisque les prévisions pour l'année 1991 sont pessimistes, ce qui n'est pas fait pour surprendre compte tenu de l'évolution du trafic ci-dessus indiquée.

Pour tenter de parvenir néanmoins à l'équilibre financier en fin d'année, la S.N.C.F. a engagé un programme d'économies qui a entraîné la fermeture de lignes non rentables.

Mais la diminution du trafic, pour ce qui concerne la partie voyageurs, est peut-être aussi la conséquence de la politique de "nuancement" des tarifs qui aboutit à majorer d'un supplément le tarif de nombreuses relations aux heures des pointes de trafic. En effet, à la différence des suppléments jadis imposés sur des trains comme le Capitole, le Stanislas, le Kléber, etc..., le nuancement ne s'accompagne ni d'un meilleur confort, ni d'une diminution significative des temps de trajet ni d'une meilleure ponctualité.

Cette évolution peut donc inciter une partie de la clientèle à préférer la voiture individuelle qui offre l'avantage d'un moindre coût dès lors que plusieurs personnes voyagent ensemble.

### A. L'ÉVOLUTION D'ENSEMBLE DES CONCOURS DE L'ÉTAT

Ces concours ont deux objectifs : la compensation des missions de service public et l'harmonisation des conditions de concurrence. Leur montant est de 37,2 milliards de francs, en progression de 3,46 % par rapport à 1991.

Classés par ordre d'importance, ils concernent :

- la compensation des charges de retraite (14,6 milliards de francs) ;

- la contribution aux charges d'infrastructure (11,1 milliards de francs) ;

- le concours au service annexe d'amortissement de la dette (4,1 milliards de francs) ;



en jouissance est différée jusqu'au moment où ils atteignent l'âge normal de la retraite et, au plus tard, au 55ème anniversaire.

L'assiette servant au calcul de la pension est constituée dans le régime SNCF par les services accomplis au cadre permanent depuis l'âge de 18 ans (avec validation possible des services auxiliaires et des services militaires). Dans le régime général, l'assiette est constituée par le nombre de trimestres d'affiliation (compris entre 60 et 150).

Le calcul de la pension dans le régime S.N.C.F. s'opère à partir de l'indice détenu au cours des 6 derniers mois d'activité. Dans le régime général, c'est le salaire moyen annuel au cours des dix meilleures années qui sert de référence.

Les montants minimum des pensions sont au 1er janvier 1991 respectivement de 59 870 francs à la S.N.C.F. et de 35 770 francs au régime général.

Le taux des pensions de réversion de la S.N.C.F. est de 50 % contre 52 % dans le régime général avec toutefois des conditions d'octroi plus rigoureuses dans ce dernier.

#### C. LA DETTE DE LA S.N.C.F.

Depuis le 1er janvier 1991, la dette de la S.N.C.F. s'est trouvée scindée en deux parties en application d'une disposition du contrat de plan 1989-1994 qui a prévu la création d'un service annexe d'amortissement auquel ont été transférés 38 milliards de francs. Ce montant correspond au total des déficits cumulés à la fin du premier contrat de plan en raison des charges indues supportées par la S.N.C.F. du fait des carences de son principal actionnaire, l'Etat.

L'autre partie de la dette, qui reste à la charge de la S.N.C.F., correspond à l'endettement propre de l'entreprise.

Le total de la dette représente 113 milliards de francs dont les 38 milliards précités au titre du service annexe et 75 milliards correspondant à la dette propre.

Quand à la charge de la dette S.N.C.F., elle représente, selon les prévisions pour 1991, un total de 11,8 milliards de francs dont 7,9 milliards pour la dette propre et 3,8 milliards à la charge du service annexe, financé par le concours de l'Etat mentionné ci-dessus.

### **III. LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ**

Ces problèmes sont de deux ordres : les uns sont relatifs à la sécurité des circulations ferroviaires, les autres regroupés sous le terme de sécurité concernent tout ce qui a trait aux agressions commises dans les trains ou dans les emprises ferroviaires.

#### **A. LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES**

La récente catastrophe de Melun a remis au premier plan les problèmes de sécurité, l'opinion ayant parfois le sentiment que celle-ci ne bénéficie pas sur le réseau classique de la même attention que sur le réseau T.G.V. D'ailleurs, en France comme ailleurs, c'est souvent la catastrophe ferroviaire qui fait progresser la sécurité et des investissements qui paraissaient auparavant exorbitants deviennent soudain possibles : sans la catastrophe de Flaujac, aurait-on installé des dispositifs pour éviter les rencontres de trains circulant en sens inverse sur les voies uniques ? Sans l'accident de la gare de l'Est, aurait-on généralisé les dispositifs d'asservissement du courant traction au système de freinage ?

Qu'en est-il exactement ?

Pour évaluer correctement la situation, il convient de tenir compte du fait que les réseaux T.G.V. comportent déjà leur propre sécurité dans leur financement. Par conséquent, les chiffres ci-dessous mentionnés pour la sécurité concernent pour l'essentiel le réseau classique et le réseau Ile de France, même si sur certaines sections les T.G.V. circulent sur des lignes classiques et bénéficient indirectement des opérations destinées à accroître la sécurité sur ces lignes.

Dès lors, pour obtenir un résultat significatif, il y a lieu de rapprocher pour chaque année le chiffre des investissements sécurité du total des investissements réseau classique et réseau Ile de France.

Les tableaux suivants retracent, pour ces dernières années, d'une part, l'évolution des crédits globaux d'investissement,

d'autre part les investissements consacrés de manière spécifique à la sécurité.

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS D'INVESTISSEMENTS

(en millions de francs)

	1985	1986	1987	1988	1989
Réseau classique (y compris GOP)	8 334	8 755	7 672	7 246	7 676
Réseau T.G.V. (infrastructures + MR)	1 476	2 836	3 775	5 401	5 733
Réseau Ile de France	1 437	1 519	1 617	1 779	1 223

1er contrat de plan

	1990	1991	1992	1993	1994
Réseau classique (y compris GOP)	7 355	7 165	7 770	7 838	7 898
Réseau T.G.V. (infrastructures + MR)	10 482	12 594	13 141	10 735	7 689
Réseau Ile de France	1 544	2 596	3 815	4 400	4 530

2ème contrat de plan

### INVESTISSEMENTS SÉCURITÉ

( en millions de francs)

1988	1 455
1989	1 721
1990	1 848
1991	1 960

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS SÉCURITÉ PAR RAPPORT AUX  
CRÉDITS D'INVESTISSEMENTS DU RÉSEAU CLASSIQUE ET DU  
RÉSEAU ILE-DE-FRANCE**

(en millions de francs)

	1988	1989	1990	1991
Réseau classique + réseau Ile-de-France	9.025	8.899	8.899	9.761
Sécurité	1.455	1.721	1.848	1.960
%	16,12	19,33	20,76	20,07

De manière plus concrète, on peut dire que la politique de sécurité menée par la S.N.C.F. s'organise autour de trois idées : une meilleure fiabilité des différentes composantes du dispositif de sécurité, une réduction des conséquences d'une défaillance humaine et une amélioration des équipements.

**1. Une meilleure fiabilité des différentes  
composantes du dispositif de sécurité**

Le dispositif de sécurité repose sur les équipements ferroviaires et sur les hommes chargés de leur "conduite", en application de règles et procédures ; quelle que soit l'évolution technique, l'homme conserve un rôle déterminant.

Mais le comportement humain étant faillible, la S.N.C.F. a entrepris une recherche sur les réalités des métiers liés à la sécurité.

Elle s'est également engagée :

- dans la rénovation du management de la sécurité (mise en oeuvre d'une gestion par objectifs, création d'audits de sécurité chargés de constater l'état de la sécurité),

- dans la modernisation de la formation (plus décentralisée vers les établissements, plus personnalisée et concentrée avec chaque agent, axée davantage sur les entraînements aux situations concrètes permis par le développement d'outils pédagogiques performants, simulateur de conduite ou enseignement assisté par ordinateur),

- dans une meilleure connaissance des aptitudes requises pour la tenue d'emplois de sécurité (développement des tests de comportement, évaluation périodique de la fiabilité humaine),

Par ailleurs, les nombreux faits touchant à la sécurité, même sans qu'il y ait eu conséquence humaine ou matérielle, constituent d'importantes ressources de connaissances potentielles d'où peuvent émerger des actions ou des décisions préventives ; ce concept baptisé "*retour d'expérience*" est suivi à la S.N.C.F. par une organisation appropriée, chargée de l'amélioration et de l'enrichissement du recueil des informations, ainsi que du traitement performant de l'information.

## **2. La réduction des conséquences d'une défaillance humaine**

La prise en compte du risque de défaillance humaine conduit à créer et renforcer des boucles de sécurité : mesures techniques ou procédures susceptibles de mettre en évidence une erreur, une anomalie et de permettre d'en éviter ou d'en limiter les conséquences.

Les boucles déjà existantes ont été améliorées ou développées :

- renforcement des enclenchements par modernisation des postes d'aiguillage,

- équipement de lignes en block enclenché,

- développement des systèmes d'aide l'exploitation en voie unique (cantonnement assisté par informatique, CAPI)

- équipement des lignes par les liaisons radio sol-trains à un rythme accéléré de 1.200 km par an en moyenne.

De nouvelles boucles de rattrapage ont été recherchées ou créées.

Il s'agit :

- du contrôle de vitesse, déjà en oeuvre sur les lignes nouvelles ; il permet la maîtrise de la vitesse et garantit la capacité de freinage des trains,

- de l'équipement des lignes avec le système de contrôle de vitesse par balises ; il s'échelonne jusqu'en 1994 ; la première tranche de réalisation concerne Paris-Le Havre, Paris-Lyon-Marseille, Paris-Bordeaux et Le Mans-Nantes,

- du système à transmission continue d'informations (SACEM) ; il est en cours d'étude, complété par un Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains (D.A.A.T) réalisé sur la ligne C du R.E.R. En 1991, certains signaux de la ligne B du R.E.R. et du "*matériel interconnexion 1979*" seront équipés. La mise en oeuvre de ce dispositif est envisagée sur la ligne Toulouse-Saint-Sulpice,

- de l'asservissement de la traction au freinage d'urgence ; la première étape concernant la mise en place du dispositif de première génération sur 2.600 engins moteurs s'est achevée en 1989. Le dispositif de deuxième génération est à l'étude, son installation s'échelonne jusqu'en 1994 ;

- du signal d'alarme par interphonie, permettant au mécanicien d'entrer en contact avec les voyageurs, dont la validation est achevée. Les équipements sur le matériel existant, qui exigent parfois d'importantes modifications, s'échelonnent de 1991 à 1997 ;

- du contrôle permanent de l'alimentation de la conduite du frein, actuellement en cours d'étude ;

- des commutateurs de blocage des signaux devant être utilisés en cas de reprise de gardiennage de passages à niveau ;

- de l'ergonomie des dispositifs d'urgence dans les cabines de conduite ;

- de nouveaux équipements de lignes en block enclenché (110 km en double voie et 190 km en voie unique mis en service, 140 km en double voie et 380 km en voie unique ont été engagés au cours de l'année 1990) ;

- de la modernisation de postes d'aiguillage (15 mises en service en 1990 et 15 opérations nouvelles engagées) ;

- de la création d'Installations Permanentes de Contre Sens (IPCS) : 200 km mis en service en 1990 ;

- de la réalisation d'Ensembles Mobiles de Signalisation (EMS) munis de l'enclenchement de sens avec compteurs d'essieux pour une utilisation sur les voies uniques temporaires prévues ;

- de la mise en service du système ECLAIR sur la ligne Saint-Gervais-Vallorcine.

Des études visant l'amélioration du système CAPI et le développement de nouveaux systèmes d'exploitation en voie unique sont en cours.

### **3. Amélioration, protection des équipements ferroviaires**

Plusieurs projets de construction d'infrastructures nouvelles sont prévus pour supprimer les goulots d'étranglement :

- dédoublement des lignes Pontoise-Montsoult entre Saint-Denis et Paris ;

- triplement Aubergenville-Epône (mise en service prévue en 1993) ;

- création d'une voie supplémentaire et banalisation d'une voie au Sud de Villeneuve-Saint-Georges ;

- quadruplement Le Stade-Argenteuil et Emerainville-Roissy-en-Brie ;

- interconnexion de la ligne D du R.E.R. avec la banlieue Sud-Est (mise en service prévue en 1995).

La radio sol-trains a été installée sur 1.280 km de lignes en 1990 dont Epinay-Persan et Ermont-Valmondois en banlieue parisienne. L'équipement des matériels est poursuivi simultanément et un programme concernant 550 locomotives diesel et 300 éléments automoteurs circulant une heure par jour en moyenne sur des lignes équipées en radio, est engagé pour la période 1991/1994.

L'amélioration des liaisons existantes est réalisée à plus de 90 % (zones d'ombre de moindre propagation).

Enfin, la sécurité des circulations nécessitant une plus grande protection de l'ensemble ferroviaire à l'égard de l'environnement, la S.N.C.F. s'est engagée :

- dans la réalisation de protection des ouvrages d'art et de voies ferrées, pour éviter la chute des véhicules routiers, sur les lignes dont la vitesse est comprise entre 160 et 200 km/h ;

- dans la suppression, le masquage ou le déplacement des dispositifs de commande du frein ou de la suspension pneumatique visibles et accessibles ;

- dans la protection des cabines de conduite ;

- dans le renforcement de la sécurité aux passages à niveau et la poursuite de la politique de suppression des points critiques.

## B. LA SURETÉ DES PERSONNES

### - Création de 38 gares d'appui

Le dispositif de lutte contre l'insécurité s'organise autour des 318 gares de banlieue, parmi lesquelles plus d'un tiers est équipé en personnel jusqu'au dernier train, et repose sur 38 gares d'appui dont les moyens sont accrus.

Chaque ligne S.N.C.F. de banlieue est dotée d'au moins une gare d'appui dûment équipée de systèmes d'information et de communication.

Ces gares restent ouvertes pendant toute la période de circulation des trains de façon à permettre aux voyageurs de trouver assistance en cas de besoin.

Elles disposent de liaisons téléphoniques avec les forces de police et offrent une assistance logistique aux fonctionnaires de la police de l'air et des frontières (PAF) ainsi qu'aux agents de la S.N.C.F., qui se traduit par la mise à disposition d'un local spécifique adapté.

### - Ilotage

Une expérience nouvelle est en cours sur la région S.N.C.F. de Paris-Nord. Il s'agit de l'ilotage de la Surveillance Générale dont une équipe est présente tous les jours dans la gare d'Aulnay-sous-Bois.

Dotée de radio, d'un chien et d'un véhicule automobile, cette équipe exerce son action sur place et dans les gares avoisinantes, en liaison avec les agents de contrôle et les policiers présents dans les trains.

Les premiers résultats apparaissent encourageants et l'expérience va être étendue à d'autres gares d'appui.

#### **- Télésurveillance**

A titre expérimental, des installations de télésurveillance ont été mises en place depuis 1990 dans les gares d'Aulnay-sous-Bois, Juvisy, Chelles-Gournay et Saint-Quentin-en-Yvelines.

En fonction des résultats de ces expérimentations, d'autres installations pourraient être envisagées.

#### **- Equipement complet en liaison radio sol-train du réseau banlieue**

La liaison radio sol-train permet aux conducteurs de dialoguer à tout moment avec les gares, les postes de commandement et les trains circulant à l'intérieur de la zone de couverture radio.

La totalité des 935 km de lignes banlieue est équipée depuis 1990.

#### **- Mise en place d'un réseau radio "sûreté"**

Un réseau spécifique, destiné à la PAF et aux agents S.N.C.F. chargés de la surveillance et du contrôle dans les trains, devait être mis en place en 1991.

Toutefois, le réseau radio de sûreté de l'Île-de-France, dont la structure et le fonctionnement ont été définis par les futurs utilisateurs, se heurte au problème de l'attribution des fréquences nécessaires à sa mise en oeuvre. La question est en cours d'examen avec les autorités administratives compétentes.

#### **- Installation de bornes d'appel sur les quais**

Les quais de la plupart des gares de banlieue (75 %) sont progressivement équipés de bornes d'appel utilisables aussi bien par les voyageurs que par les agents. Elles permettent d'entrer en relation avec un agent S.N.C.F. placé dans un endroit stratégique qui

peut ainsi arrêter un train en cas d'accident de personne ou avertir la police en cas d'agression.

Cette opération sera terminée à la fin de 1992. Une première étape de 15 millions de francs co-financés par le Syndicat des Transports Parisiens permettra d'équiper en 1991 la ligne C du R.E.R dans sa partie parisienne et un premier centre de gestion d'alarmes est en cours d'installation à la gare des Invalides.

#### **- Inviolabilité des cabines de conduite**

Afin d'éviter le vandalisme mais aussi que les conducteurs soient importunés ou agressés pendant la conduite des trains, la S.N.C.F. rend inviolables les cabines de conduite par les moyens suivants :

1° - Pose de serrures spéciales sur les portes d'accès aux cabines de conduite ;

2° - Invulnérabilité du hublot de la porte de la cabine et mise en place d'un dispositif de condamnation des baies latérales.

#### **- L'amélioration des garages de rames**

Afin de protéger le matériel des risques de déprédations et de vandalisme dans les garages isolés, des améliorations sont ou vont être apportées par renforcement de l'éclairage, pose de clôtures dissuasives et, dans certains cas, gardiennage par des entreprises spécialisées.

### **IV. LA S.N.C.F. FACE AU SERVICE PUBLIC**

L'évolution du réseau classique marquée par des fermetures de lignes de plus en plus nombreuses, d'une part, l'extension, d'autre part, du réseau à grande vitesse, facteur de développement pour les villes et les régions situées à proximité d'une gare T.G.V. mais aussi facteur d'isolement pour les zones qui n'ont pas cet avantage, conduisent votre rapporteur à consacrer cette année une

partie de son rapport à certains aspects de la S.N.C.F. face au service public.

Le sud de la région Champagne-Ardenne offre un bon exemple des conséquences de la modification des infrastructures de transport mais on pourrait en trouver d'autres dans diverses régions françaises.

En effet, toute la Haute-Marne et ses abords immédiats deviendront une zone non desservie du fait de leur encadrement par un quadrilatère constitué par le T.G.V.-Est, le T.G.V. Sud-Est jusqu'à Dijon et les liaisons Dijon-Mulhouse et Mulhouse-Strasbourg.

La ligne internationale Paris-Troyes-Chaumont-Mulhouse, qui constitue la diagonale de ce schéma, risque de devenir sans objet. Que devient alors l'aménagement du territoire ? C'est pour cela que l'Aube, la Haute-Marne et la Région se sont associées pour étudier les conditions du maintien de cette ligne avec, notamment, son électrification et son raccordement au réseau T.G.V.

Confort et possibilité d'accéder aux réseaux T.G.V. et international sont le souci primordial des responsables locaux, plus que le gain de quelques minutes par une réduction du temps de trajet.

La loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) et le contrat de plan ont bien précisé le rôle et les limites d'intervention de la SNCF face au service public qui, hélas, n'est pas toujours rentable d'un strict point de vue économique.

Nul ne l'ignore, mais n'y a-t-il pas un moyen pour donner une chance de survie aux zones de notre pays menacées par le déclin ?

En vertu d'un aménagement du territoire bien compris, ne serait-il pas possible d'affecter à la S.N.C.F. une dotation financière spécifique, hors critères de rentabilité économique et hors contrat de plan, qui serait orientée vers le maintien d'un minimum de maillage ferroviaire dans les zones défavorisées ?

Le traitement conservatoire de l'espace rural mérite bien un effort particulier en faveur de ceux qui, fiscalement, allègent les frais de transport de la région parisienne et qui accueillent aussi les jeunes des banlieues à problèmes pour calmer les esprits et rétablir la quiétude de certains quartiers urbains.

L'équilibre du monde rural et son développement dépendent du maintien d'infrastructures de désenclavement. Au surplus, les décisions à prendre en ce domaine ont des conséquences en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement face à une croissance non maîtrisée du trafic routier.

C'est pourquoi tout ce qui concerne les transports dans leurs rapports avec l'aménagement du territoire doit être du ressort de l'Etat et non pas de la S.N.C.F. seule comme c'est le cas aujourd'hui. N'est-ce pas là un sujet de réflexion à soumettre dans le cadre du grand débat national ci-dessus évoqué sur les infrastructures de transports, que nous accueillons avec satisfaction et qui pourrait être mené en liaison étroite avec les travaux de la mission sénatoriale d'information sur l'avenir de l'espace rural français ?

## CHAPITRE II

### La R.A.T.P. et les transports collectifs de province

#### I. LA R.A.T.P.

##### A. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

Le trafic du métro a connu une hausse modérée en 1990 ; corrigé de l'effet des grèves, il s'établit à 1 226 millions de voyages (+0,3 % par rapport à 1989). Le trafic du R.E.R. a enregistré une nouvelle progression de 5,5 % correspondant à 344,4 millions de voyages. Le trafic des bus a globalement augmenté de 1,3 %, les lignes de banlieue connaissant la progression la plus forte (+ 1,6 %).

Pour les six premiers mois de l'année 1991, on enregistre, par rapport au premier semestre de 1990, une baisse de 2,2 % du trafic sur l'ensemble des réseaux de la R.A.T.P. Ce retournement de situation, amorcé dès l'automne 1990, s'explique pour l'essentiel par les événements du Golfe, la baisse de fréquentation des bus à Paris et l'essoufflement de l'induction de trafic générée en 1990 sur la ligne A du R.E.R. par le système d'aide à la conduite et à la maintenance (S.A.C.E.M.) qui permet d'augmenter la fréquence aux heures de pointe.

Le budget révisé de 1991 a, en conséquence, retenu un trafic global de 2 405 millions de voyages, fondé sur une stabilisation au niveau atteint en 1990. L'hypothèse de trafic retenue pour la préparation du budget de 1992 repose sur une prévision de hausse globale de 1,4 %.

## B. LA SITUATION FINANCIÈRE

L'exercice 1990 s'est soldé par un résultat comptable proche de l'équilibre (- 17 millions de francs). Pour 1991, l'ensemble des charges du compte de résultat a été fixé à 17 818 millions de francs, en progression de 2,75 % par rapport à 1990, intégrant une croissance des charges de personnel de 4,3% et une augmentation de la dotation pour la mise en oeuvre du plan "*propreté, fraude, sécurité*" adopté en 1990.

L'encours de la dette financière de la R.A.T.P. a légèrement baissé en un an ; au 31 décembre 1990, il s'élevait à 16.186 millions de francs.

Le programme d'investissement pour 1991 est de 3.521,6 millions de francs en engagement (+ 15,8 %) et de 3.449,1 millions de francs en paiement (+ 22,8 %).

## C. LE PROJET DE BUDGET POUR 1992

### 1. Les projets de modernisation des équipements

Le nouveau matériel ferré issu du prototype BOA (matériel à intercirculation et à essieux orientables) a fait l'objet d'une commande de 27 voitures destinées à équiper la ligne 7 bis (Louis-Blanc - Pré-Saint-Gervais) à partir de 1992. Un train prototype est actuellement testé sur la ligne n° 5.

A l'automne 1990, un marché a été signé par la RATP, en vue de la commande de 660 voitures d'une nouvelle génération de matériel pneu dénommé MP 89. Ce matériel est destiné d'une part à la ligne METEOR, d'autre part au remplacement progressif des matériels MP 55 et MP 59. Il sera conçu en deux versions, avec ou sans loge de conduite, en fonction de son mode d'exploitation automatique sur METEOR, classique (au moins provisoirement) sur les autres lignes. Un marché spécifique relatif aux automatismes de la ligne METEOR est par ailleurs sur le point d'être signé par la Régie avec la Société Matra-Transports.

Enfin, la Régie a mis au point, en liaison avec la S.N.C.F., la définition d'un nouveau type de matériel à deux niveaux susceptible d'être utilisé sur les lignes de RER et notamment sur la ligne A. Ce nouveau matériel aux performances supérieures à celui du matériel à deux niveaux actuellement utilisé par la S.N.C.F. permettra d'augmenter sensiblement le volume de l'offre sur les lignes où il sera utilisé tout en satisfaisant aux contraintes propres à un trafic à haut débit.

Le financement de l'acquisition de ces matériels est assuré par la Régie.

## **2. Les prolongements de lignes**

Aucun prolongement de métro ne sera mis en service en 1991. Le prolongement de la ligne 1 du Pont de Neuilly à la Défense interviendra au cours du premier trimestre 1992.

Dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 1989-1993, le financement du prolongement de la ligne n° 13 entre Saint-Denis-Basilique et Saint-Denis-Université a été inscrit à hauteur de 250 millions de francs. Le schéma de principe de cette opération a été approuvé par le Conseil d'administration de la R.A.T.P du 27 novembre 1989. En 1990, les travaux préliminaires ont été engagés dans le secteur de la ZAC Basilique à Saint-Denis. La déclaration d'utilité publique de l'ensemble de l'opération interviendra en 1991. En 1992, quelques mesures conservatoires sont susceptibles d'intervenir dans le secteur de l'Université.

Divers autres prolongements de lignes de métro font l'objet d'études dans le cadre des travaux préparatoires à la révision du Schéma Directeur, il s'agit notamment des lignes suivantes :

- ligne n° 1 en direction de Nanterre
- ligne n° 4 en direction de Bagneux
- ligne n° 7 en direction du Bourget
- ligne n° 10 en direction de Vitry
- ligne n° 11 en direction de Romainville
- ligne n° 12 en direction d'Aubervilliers

- ligne n° 13 en direction de Stains
- ligne n° 13 Bis en direction de Gennevilliers

### **3. La sécurité**

La mise en oeuvre du plan de sécurité décidé par la R.A.T.P. à la fin de l'année 1989 semble porter ses premiers fruits, comme l'indiquent les statistiques ci-après. A titre d'exemple, la comparaison entre le deuxième semestre 1989 et le deuxième semestre 1990, du nombre de vols à la tire et d'agressions de voyageurs montre une baisse notable, respectivement - 27 % et - 28,9 %.

Ceci s'explique par une volonté active de reconquête du territoire du métro, qui s'est manifestée par l'accroissement des effectifs chargés de la surveillance et la création du groupe d'intervention et de protection des réseaux (G.I.P.R.). Ces effectifs doivent s'accroître encore : ils seront portés de 450 à 620 agents d'ici 1994.

En outre, la présence sur les réseaux étant un facteur primordial de sécurité des usagers, des équipes mobiles vont être mises en place, dans le cadre du nouveau service en station ; les agents libérés de tâches administratives de stations pourront exercer une surveillance dissuasive. Ils seront reliés par radio à un opérateur et pourront demander l'intervention des agents de sécurité de la R.A.T.P. ou de la police.

L'utilisation de moyens techniques permet également d'améliorer la sécurité : quatre stations à risques ont été équipées en 1990 de vidéo-détection permettant de rendre plus rapide l'intervention des équipes de surveillance sur les lieux d'un incident ; cette expérimentation pourra être étendue à 50 stations. Par ailleurs, l'installation d'un PC de sécurité est en cours à Denfert-Rochereau.

Grâce aux efforts déployés, 38 personnes en infraction à la législation sur les stupéfiants ont été remises, en 1990, à la police ainsi que 253 auteurs d'agression ; 926 procédures ont été établies à l'encontre de musiciens et de baladins ; 9.641 procès-verbaux ont été dressés pour ventes à la sauvette et 4.700 saisies de marchandises mises en vente illicitement ont été opérées.

#### **4. La lutte contre les graffitis**

En 1990, la remise en état des trains a mobilisé environ 380 agents de la R.A.T.P. 425 personnes, dont 90 % de mineurs, ont été interpellés en flagrant délit de graffitage par les services de surveillance ; au cours du premier semestre 1991, 218 personnes ont été prises en flagrant délit.

Ces chiffres montrent avec quelle détermination la politique de reconquête du territoire du métro a été engagée. Cette politique s'est concrétisée en 1990 par les opérations "zéro-graffiti" sur les lignes 13, 3 et 3 bis ; les actions de rénovation se poursuivent sur les lignes 1 et 5. Dans le cadre de ces opérations, tout train signalé recouvert de graffitis est nettoyé dans les 24 h ; actuellement 300 voitures sont remises en état chaque nuit. Par ailleurs, de nouvelles protections des stations et voitures sont expérimentées. Les dépenses de fonctionnement consacrées à la restauration des biens dégradés par les graffitis et le vandalisme se sont élevées à 70 millions de francs.

Parallèlement à ces actions, la R.A.T.P. vient d'engager un programme triennal dont les objectifs prioritaires sont l'amélioration du nettoyage des trains et la protection des zones de garage. Ceci implique la mise en oeuvre de moyens de gardiennage conséquents ainsi que l'installation de clôtures autour des sites de garage des rames. Le coût total en sera de 200 millions de francs environ.

## **II. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE**

### **A. LA CONTRIBUTION DE L'ETAT POUR 1992**

L'Etat intervient dans ce financement des infrastructures par une dotation destinée à la réalisation des métros et tramways de province et participe aux actions de modernisation des réseaux dans le cadre de contrats pluriannuels.

Au titre de la première dotation, les autorisations de programme s'établissent à 480 millions de francs, soit une progression de 6,6 %, alors que les crédits de paiement, d'un montant de 325,4 millions de francs, baissent de près de 5 %.

Pour ce qui concerne l'amélioration de la productivité des transports, il faut noter une diminution d'un tiers des autorisations de programme, les crédits de paiement augmentant de 22,1 %.

## B. LES OPÉRATIONS SUBVENTIONNÉES

En 1990, les subventions de l'Etat ont contribué à la réalisation de la deuxième ligne du tramway de Grenoble, mise en service à la fin de l'an dernier, et de la ligne D du métro de Lyon, inaugurée le 3 septembre 1991.

Cinq nouvelles opérations ont été mises en chantier depuis le début de l'année ; elles concernent les agglomérations de Lille (ligne 2 du tramway), Saint-Etienne (prolongement du tramway), Rouen (lignes 1 et 2 du tramway) et Strasbourg (1ère phase de la ligne 1 du tramway).

Les dotations prévues pour 1992 sont exclusivement réservées à la poursuite et à l'achèvement d'opérations déjà engagées, à l'exception d'une première subvention destinée à lancer un programme d'investissements à moyen terme à Lyon. Les 480 millions de francs d'autorisations de programme se répartiront de la manière suivante :

<i>Opérations subventionnées en 1992</i>	<i>Millions de francs</i>
- Lille (ligne 2 + tramway) .....	140
- Lyon (programme à moyen terme) .....	25
- Marseille (prolongement ligne 1) .....	36
- Nantes (ligne 2 centre-sud) .....	18
- Rouen .....	50
- Strasbourg .....	40
- Toulouse .....	150
- Lyon (ligne D) .....	21
<b>TOTAL .....</b>	<b>480</b>

Quant aux actions de modernisation, 37 contrats ont été conclus entre le 1er janvier 1990 et le 1er août 1991. La dotation pour 1992 est destinée à financer des contrats nouveaux dont le contenu et la programmation ne sont pas, pour la plupart d'entre eux, finalisés. Au 1er août 1991, il était prévu de financer des contrats pluriannuels dans une douzaine de villes. Ces contrats présentent un caractère incitatif et concernent aussi bien les aménagements de voiries que la mise en place de système d'aide à l'exploitation.

### III. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTER-DÉPARTEMENTAUX ET RÉGIONAUX

Les subventions en faveur de ces transports ont pour objet d'aider leur modernisation. Elles s'inscrivent dans le cadre, soit de contrats Etat-Départements, soit de contrats Etat-Régions.

#### A. LES CONTRATS ÉTATS-DÉPARTEMENTS

La politique contractuelle entre l'Etat et les Départements, prévue par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, a été poursuivie en 1990 et 1991.

Les contrats de modernisation mis en place en 1989 s'inscrivent en continuité avec la politique contractuelle menée depuis 1983 - contrat de développement (1983-1986) - contrat de productivité (1987-1988).

L'objectif est d'inciter les collectivités à améliorer leurs réseaux de transports collectifs non urbains, tout en recherchant une meilleure efficacité du service de transport.

Ainsi, l'accent est en priorité mis sur :

- le renouvellement et le rajeunissement du parc ;
- la promotion, les points d'arrêts, les abribus et les aires de sécurité ;
- l'informatisation et les tableaux de bord.

En 1990, 10 contrats ont été conclus avec les départements pour un montant de 14,3 millions de francs.

Au premier semestre 1991, 8 contrats d'un montant total de 18,7 millions de francs sont conclus ou en cours avec les départements.

#### B. LES CONTRATS ÉTAT-RÉGION

Les aides de l'Etat se sont élevées en 1990 à 33 millions de francs et ont concerné essentiellement des opérations d'accompagnement de contrats S.N.C.F.-Régions (acquisition de matériel roulant et modernisation d'infrastructures en Corse, Lorraine, PACA et Rhône-Alpes).

Pour 1991, le montant des engagements prévus est de 24 millions de francs et concerne les régions Corse, Lorraine et Rhône-Alpes ainsi que, pour une opération ponctuelle l'Auvergne et, pour des études, la Lorraine et le Nord-Pas de Calais.

Pour 1992, il est prévu pour les deux catégories de contrats un total de 41 millions de francs en autorisations de programme (au lieu de 45,6 en 1991) et de 53,9 millions de francs (en crédits de paiement au lieu de 88,4 en 1991).

## CHAPITRE III

### Les transports routiers

#### I. UNE PROFESSION CONFRONTÉE À DE GRAVES DIFFICULTÉS

L'année 1991 n'aura pas été une bonne année pour les transporteurs routiers qui se sont trouvés confrontés à de multiples difficultés.

- D'abord, une diminution du trafic et une baisse des prix.

L'évolution pour 1991, à partir des premiers résultats de l'année et les projections que l'on peut tenter pour le reste de l'année font état d'une diminution d'au moins 0,5 % par rapport à 1990. Cette évolution frappe surtout l'international avec toutefois une compensation liée à l'ouverture du marché européen sur l'Espagne. Le trafic routier est moins touché que le trafic ferroviaire marchandises (- 2 % environ) ou le trafic fluvial (- 4 % environ).

Mais cette diminution de fret transporté est aggravée par une baisse des prix qui frappe indistinctement toutes les catégories de transporteurs.

- Ensuite, une pression accrue des milieux de l'écologie ou de l'environnement qui préconise un transfert de certains transports routiers vers le fer ou vers l'eau.

- En troisième lieu, l'inquiétude engendrée par les perspectives de cabotage.

La libéralisation du cabotage est entrée en vigueur en 1990 et bien qu'elle s'applique à des doses pour le moment très réduites, elle ajoute ses effets à ceux d'une conjoncture déjà morose.

- En quatrième lieu, une augmentation des péages d'autoroutes supérieure à celle des voitures de tourisme qui se fait

sentir au moment même où s'annonce un budget médiocre pour ce qui concerne les routes.

A tout cela s'ajoutent certaines difficultés au plan international, découlant de la politique des transports des pays de transit de l'arc alpin.

Enfin, l'évolution de la réglementation européenne est un autre sujet de préoccupation pour les transporteurs, notamment pour ce qui concerne l'harmonisation des camions, la longueur des trains routiers, et l'harmonisation des conditions de concurrence

## II. DES MESURES INSUFFISANTES

### A. LES MESURES PRÉVUES AU PROJET DE BUDGET

La loi de finances pour 1991 avait prévu trois mesures favorables aux transporteurs routiers, qui concernaient la déductibilité intégrale de la T.V.A. sur le gazole au 1er juillet 1991, la réduction de moitié de la taxe sur certaines conventions d'assurances et la baisse du taux d'indexation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

Le projet de budget pour 1992 n'apporte pas de réponse aux demandes de la profession relatives à l'allègement de la taxe sur les assurances et à la non-surtaxation du gazole. Au contraire, il prévoit une augmentation de la TIPP sur le gazole plus importante que celle qui résulterait de l'indexation normale sur la septième tranche d'impôt sur le revenu.

Quant à l'aide au développement de la productivité des transports de marchandises, elle devrait atteindre en 1992 49 millions en autorisations de programme et 65 millions en crédits de paiement.

## B. LES MESURES EXTRABUDGÉTAIRES

Pour apprécier correctement la politique des pouvoirs publics dans le secteur des transports routiers de marchandises, il convient de prendre en compte plusieurs mesures de caractère non-budgétaire.

Il s'agit d'abord du plan présenté par le Gouvernement en faveur des P.M.E. Il serait souhaitable que les entreprises routières puissent bénéficier des dispositions de ce plan portant sur l'allègement de la fiscalité générale puisqu'elles représentent un secteur composé essentiellement de P.M.E. créateurs d'emplois.

D'autres mesures seront prévues dans un projet de protocole d'accord entre le Gouvernement et les organisations professionnelles, actuellement en cours de discussion.

Elles portent sur :

- l'amélioration des conditions de sous-traitance en vue de réduire progressivement les délais de paiement à trente jours, de réprimer certaines pratiques condamnables des donneurs d'ordre, de préciser les droits et obligations des sous-traitants, d'améliorer leur protection financière et de prévoir des reports d'échéance sociale et fiscale pour les transporteurs en difficulté.

- le prix des transports : s'il est impossible de revenir à une tarification obligatoire, il est proposé de mettre à l'étude une infraction visant à réprimer la pratique de prix manifestement trop bas.

- diverses conditions de réglementation, en particulier l'accès à la profession.

- un effort pour harmoniser, au plan communautaire, non seulement les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers mais aussi leur temps de travail.

Enfin, plusieurs discussions sont en cours avec les organismes concernés au sujet des péages, de la taxe sur les assurances et des prêts CODEVI.

\*

\*

\*

**Au cours d'une réunion tenue le jeudi 21 novembre 1991, la commission des Affaires économiques et du Plan a décidé, conformément à la proposition de son rapporteur, de s'en remettre à la sagesse du Sénat pour ce qui concerne les crédits destinés aux transports terrestres dans le projet de budget pour 1992.**