

N° 92

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

Annexe au procès verbal de la séance du 23 novembre 2000.

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 2001, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Philippe MARINI,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 22

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET LOGEMENT :

III. - TRANSPORTS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE : TRANSPORTS

Rapporteur spécial : M. Auguste CAZALET

(1) Cette commission est composée de : MM. Alain Lambert, *président* ; Jacques Oudin, Claude Belot, Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. Roland du Luart, Bernard Angels, André Vallet, *vice-présidents* ; Jacques-Richard Delong, Marc Massion, Michel Sergent, François Trucy, *secrétaires* ; Philippe Marini, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, Denis Badré, René Ballayer, Jacques Baudot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Gérard Braun, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Yvon Collin, Jean-Pierre Demerliat, Thierry Foucaud, Yann Gaillard, Hubert Haenel, Claude Haut, Alain Joyandet, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, Michel Mercier, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, Jacques Pelletier, Louis-Ferdinand de Rocca Serra, Henri Torre, René Trégouët.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11ème législ.) : 2585, 2624 à 2629 et T.A. 570.

Sénat : 91 (2000-2001).

SOMMAIRE

Pages

PRINCIPALES OBSERVATIONS	3
CHAPITRE PREMIER PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	11
I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS POUR 2001.....	11
A. <i>VUE D'ENSEMBLE</i>	11
B. <i>PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX AGREGATS</i>	14
II. L'EXECUTION BUDGETAIRE EN 1999 ET 2000.....	17
A. <i>L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 1999</i>	17
B. <i>L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 2000</i>	18
III. UNE PRESENTATION INCOMPLÈTE.....	18
A. <i>LA REBUDGETISATION DU FITTVN</i>	18
B. <i>UNE VOLONTAIRE OPACITE</i>	19
CHAPITRE II LES CONCOURS DE L'ÉTAT AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES	22
I. LES DOTATIONS PUBLIQUES AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES.....	22
A. <i>DES DOTATIONS GLOBALES ÉLEVÉES</i>	22
B. <i>DES DOTATIONS AUX INVESTISSEMENTS FAIBLES</i>	23
C. <i>UN ENDETTEMENT PESANT</i>	30
II. LES RÉSULTATS DU SECTEUR FERROVIAIRE.....	31
A. <i>UN REDRESSEMENT DE LA SNCF ENCORE FRAGILE</i>	31
B. <i>LA STABILISATION DE LA DETTE DE RFF</i>	39
C. <i>DES RELATIONS FINANCIERES COMPLEXES</i>	40
D. <i>LA REGIONALISATION DES SERVICES REGIONAUX DE VOYAGEURS</i>	45
1. Un transfert progressif de compétences.....	45
2. L'évolution du trafic des services régionaux.....	46
3. Une vigilance est nécessaire sur les modalités financières du transfert.....	47
CHAPITRE III LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET INTERURBAINS	49
I. LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE.....	49
A. <i>LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE DE FRANCE</i>	49
B. <i>UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENT RÉDUIT</i>	54
C. <i>L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA RATP</i>	58
D. <i>DES REFORMES CONCERNANT LE SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS</i>	61
II. LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE.....	64
A. <i>LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS</i>	64
B. <i>LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS</i>	67
CHAPITRE IV LES VOIES NAVIGABLES	70
A. <i>LA GESTION DU FITTVN AU TITRE DES VOIES NAVIGABLES</i>	70
B. <i>LA GESTION DE VNF</i>	72
C. <i>L'AMÉNAGEMENT DES LIAISONS INTER-BASSINS À GRAND GABARIT</i>	75
D. <i>LES AMÉNAGEMENTS À GRAND GABARIT</i>	77
MODIFICATIONS DE CRÉDITS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE	79
I. MODIFICATION DE CRÉDITS NON RECONDUCTIBLES.....	79
II. ARTICLE 60 <i>BIS</i> (NOUVEAU).....	79
EXAMEN EN COMMISSION	83

PRINCIPALES OBSERVATIONS

PREMIÈRE OBSERVATION : UN BUDGET QUI MARQUE UNE ABSENCE DE POLITIQUE VOLONTARISTE EN FAVEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES

A. UNE REBUDGÉTISATION INACCEPTABLE DES CRÉDITS DU FITTVN

Sous le titre « rendre sa vocation au FITTVN », votre rapporteur estimait l'an dernier que ce fonds, créé par l'article 37 de la loi d'aménagement du territoire de 1995 à l'initiative du Sénat, devrait répondre à un besoin essentiel, à savoir le développement de nouvelles infrastructures. Il regrettait qu'il ait été détourné de son objet pour compenser les défaillances du budget des transports terrestres. Entre 1996 et 1999, l'effort consenti par l'Etat pour les investissements dans le domaine des routes et des transports terrestres a en effet diminué de 1,3 milliard de francs, alors que la création d'un compte spécial du trésor avait pour justification la nécessité d'augmenter les moyens. Il souhaitait que le budget des transports, devenu presque exclusivement un budget de fonctionnement (97,6 % des crédits) redonne une priorité à l'investissement, afin que le FITTVN soit véritablement dédié au financement de nouvelles infrastructures.

Après le FARIF l'an dernier, le présent projet de loi de finances supprime le FITTVN et réintègre ses crédits dans le budget des transports regroupant les crédits des routes et des transports terrestres.

Cette rebudgétisation fait notamment suite aux critiques de la Cour des comptes et de la mission d'évaluation et de contrôle (MEC) menée par l'Assemblée nationale. En revanche, le ministère de l'équipement, des transports et du logement semblait peu favorable à la suppression du FITTVN mais préconisait, comme votre rapporteur, sa modernisation, en expliquant l'an dernier que « *l'ampleur du FITTVN reste limitée et la question de son extension, tant du point de vue des ressources que des projets susceptibles d'en bénéficier va rapidement se poser* ».

De fait, loin de signifier une simplification du financement des investissements de transports, la suppression du FITTVN permet au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie de puiser dans la trésorerie du fonds et d'affecter au budget général des taxes dynamiques, particulièrement la taxe d'aménagement du territoire, dont le taux avait été relevé l'an dernier, contre l'avis de votre commission.

En effet, le FITTVN disposera d'importants reports de crédits fin 2000, de plus de 4 milliards de francs. Pour 2001, les crédits de paiement inscrits au budget des transports correspondent globalement à moins de 25 % des crédits de paiement inscrits sur le FITTVN, soit 1 milliard de francs. Même si les crédits en compte au FITTVN sont reportés sur le budget général en 2001, les dotations budgétaires pourront ainsi être réduites d'environ 3 milliards de francs. Les taxes qui alimentaient le FITTVN serviront dès 2001 à tout autre chose que ce pour quoi elles ont été créées.

Votre rapporteur considère que l'argument selon lequel les crédits du FITTVN n'étaient pas consommés confirme simplement l'absence de politique actuelle en faveur du développement des transports. De fait, la rebudgétisation en trompe l'œil des crédits du FITTVN montre que le gouvernement ne souhaite pas accroître son effort budgétaire, bien au contraire.

Votre rapporteur considère que la rebudgétisation du FITTVN sonnerait le glas d'une politique ambitieuse en faveur de l'investissement en infrastructures de transport et ne peut donc l'accepter.

B. UN BUDGET QUI FRAGILISE LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES NOUVEAUX CONTRATS DE PLAN

Après une évolution modérée en 2000, les crédits affectés à la section transports terrestres du ministère de l'équipement, des transports et du logement chutent de 4,6 % en 2001, en raison notamment de la rebudgétisation « optique » des crédits du FITTVN.

Cette baisse des crédits des transports terrestres pour 2001 est en flagrante contradiction avec la priorité affichée par le gouvernement en faveur du transport ferroviaire.

Les contrats de plan signés entre l'Etat et les régions pour la période 2000-2006 prévoient pourtant la mise en œuvre d'un important programme de modernisation du réseau ferroviaire classique, destiné à améliorer la qualité des services offerts par le chemin de fer et à adapter la capacité du réseau au besoin de développement de ces services.

Au total, les projets ferroviaires inscrits dans le cadre des contrats de plan représentent un programme d'investissements de près de 25 milliards de francs, avec une participation de l'Etat de 7,6 milliards de francs. Pour 2001, seuls 1,7 milliard de francs sont inscrits pour les dépenses en capital de l'Etat.

2ÈME OBSERVATION : L'AVENIR DU SECTEUR FERROVIAIRE COMPROMIS PAR L'ABSENCE DE REFORMES ET LE POIDS DE L'ENDETTEMENT

Comme l'a montré le groupe de travail de votre commission, l'Etat verse chaque année de très importantes dotations, pour environ 65 milliards de francs, au secteur ferroviaire, SNCF et RFF confondus. Il est donc essentiel de connaître les progrès réalisés par le mode ferroviaire.

A. LES PROGRÈS DE LA SNCF SONT ENCORE INSUFFISANTS POUR ASSURER SON AVENIR

Les résultats du groupe SNCF ont progressé en 1999. Le résultat de l'ensemble consolidé présente un bénéfice de 264 millions de francs contre - 542 millions de francs au 31 décembre 1998, soit une amélioration de 806 millions de francs. La part revenant au groupe s'élève à 336 millions de francs (-304 millions de francs en 1998) et la SNCF améliore son résultat net consolidé de 146 millions de francs. L'excédent brut d'exploitation diminue de 356 millions de francs en raison de l'augmentation des redevances d'infrastructures. Le résultat financier s'améliore de 669 millions de francs.

La contribution de la SNCF au chiffre d'affaires consolidé passe de 74,3 milliards de francs à 75,6 milliards de francs (+1,8 %). Cette hausse s'explique par la croissance des produits du trafic de 1 milliard de francs (+2,2 %) grâce aux bons résultats du trafic grandes lignes et par l'augmentation de la rémunération du gestionnaire de l'infrastructure par RFF de 597 millions de francs (+3,6 %).

En revanche, la contribution de la SNCF au résultat d'exploitation, soit 2 milliards en 1999, se dégrade de 370 millions de francs. Les facteurs expliquant cette dégradation sont l'augmentation des redevances d'infrastructures versées à RFF (+3,5 milliards de francs) malgré leur compensation partielle par des versements de l'Etat (958 millions de francs pour les grandes lignes et TER et 800 millions de francs à titre exceptionnel) et la dégradation des charges de personnel de 680 millions de francs. En contrepartie, le chiffre d'affaires n'aura progressé que de 1,4 milliard de francs.

Cette évolution confirme les observations formulées par votre rapporteur l'an dernier. Le développement de la SNCF est bridé par plusieurs éléments : les difficultés persistantes de l'entreprise dans sa gestion du dialogue social, les effets de l'accord national du 7 juin 1999 sur l'application des trente-cinq heures, l'insuffisance des moyens dévolus au fret ferroviaire.

S'agissant des personnels, l'année 1999 a été marquée par un renversement de tendance et une évolution globale à la hausse des effectifs, en raison notamment de l'anticipation au deuxième semestre des recrutements liés à la mise en œuvre des 35 heures. Les effectifs ont augmenté de 640 agents, auxquels se sont ajoutés 600 nouveaux emplois-jeunes. Par ailleurs, suite à l'accord de juin 1999, 25.000 admissions au statut sont prévues. L'idée selon laquelle ces modifications ne pèseraient pas sur l'entreprise car elles « trouvent leur équilibre dans les économies et les richesses attendues des organisations du travail rénovées, mais aussi dans une progression modérée des salaires », selon les termes du ministère de l'équipement, des transports et du logement, relève de l'utopie.

En revanche, le dialogue social dans l'entreprise s'est apaisé en 1999, puisque 53.779 journées ont été perdues du fait de grève, soit le plus faible total de ces quinze dernières années. En 1998, ce total dépassait 180.000 journées. Avec 27.892 journées perdues au premier semestre, l'année 2000 présente un profil comparable.

En matière de fret ferroviaire, les résultats de l'entreprise et les moyens budgétaires ne sont toujours pas à la hauteur des déclarations du gouvernement.

Le fret ferroviaire continue de stagner en tonnage transporté (133,8 millions de tonnes en 1998, 133,9 millions de tonnes en 1999) et se réduit en tonnes-kilomètres (52,66 milliards de francs en 1998, 52,11 milliards de francs en 1999). La part relative du fret ferroviaire continue donc de baisser au profit des autres modes de transport, et en particulier de la route.

Dans ce contexte, l'objectif de doublement du trafic fret d'ici 2010 semble de plus en plus inaccessible. Seule la réalisation d'infrastructures importantes, comme l'a souligné la commission d'enquête du Sénat, permettrait de répondre à cet objectifs ambitieux mais, en l'état actuel des équipements ferroviaires, irréaliste.

Votre rapporteur fait observer que le redressement de la SNCF est indispensable dans un contexte de modernisation de nos infrastructures ferroviaires, alors que la tarification des infrastructures est amenée à s'étendre.

Or, on peut légitimement s'interroger sur la capacité de la SNCF à remplir ses obligations, notamment en matière de péages d'infrastructure. Dans son document sur la stratégie de l'entreprise, la SNCF note : « *l'activité fret, avec un résultat prévisionnel négatif de l'ordre de 300 millions de francs en 2000 ne peut évidemment supporter aucune hausse de ses redevances* ».

Concernant la ligne nouvelle Est, la SNCF suggère même d'ajuster les barèmes généraux de péages « *en fonction de la variation de capacité contributive de la SNCF* ».

B. DES INVESTISSEMENTS FREINÉS PAR UN ENDETTEMENT SANS PROGRAMME DE REMBOURSEMENT

D'une manière générale, l'examen des budgets d'investissement ferroviaire d'ici à 2002 traduit bien le désengagement de l'Etat en ce domaine.

Pour 2001, les investissements de RFF s'élèveront à 10,3 milliards de francs, contre 11,2 milliards en 2000 (-7,6 %).

Pour 2002, les investissements de RFF devraient atteindre 12,1 milliards de francs, dont 6,7 milliards de francs sur fonds propres et 5,5 milliards de francs sous forme de subventions publiques. En 1997, les investissements s'élevaient à 13,3 milliards de francs, dont 11,1 milliards de francs sur fonds propres. En cinq ans, les investissements de RFF auront chuté de 9 %.

En 10 ans, de 1991 à 2001, financements SNCF et RFF confondus, les investissements ferroviaires auront chuté de 17,6 à 10 milliards de francs.

La chute des investissements ferroviaires s'explique par le faible engagement des pouvoirs publics mais également le poids de l'endettement du secteur.

En effet, le secteur ferroviaire supporte un endettement trop lourd qui, même cantonné à RFF depuis la réforme de 1997, pèse énormément sur les choix d'investissement.

Au 31 décembre 1999, l'endettement à long terme de la SNCF s'élevait à 44 milliards de francs et la dette du service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) à 58,7 milliards de francs, soit au total 102,7 milliards de francs.

Au 31 décembre 1999, l'endettement de RFF s'élevait à 170 milliards de francs. La dette brute de RFF a fortement augmenté en 1999, en raison de la mise en place par l'établissement d'un programme de restructuration du profil de sa dette par la constitution d'un portefeuille d'actifs pour 20 milliards de francs.

Au total, l'endettement global du secteur ferroviaire atteint 253 milliards de francs au 31 décembre 1999.

On rappellera que RFF ayant le statut d'établissement public à caractère industriel et commercial, dont plus de la moitié des recettes est d'origine commerciale, sa dette n'est pas agrégée à la dette des administrations publiques.

Pour le moment, l'Etat se contente de « stabiliser » la dette de RFF autour de 160 milliards de francs, mais il devra bien, un jour ou l'autre, trouver le moyen de la rembourser.

TROISIÈME OBSERVATION : LA RÉGIONALISATION DES SERVICES DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS DOIT S'ACCOMPAGNER DES TRANSFERTS DE RESSOURCES CORRESPONDANTS

L'expérience de régionalisation des services régionaux de voyageurs engagée le 1er janvier 1997 a enregistré un certain succès : les régions expérimentales ont connu un développement de recettes supérieur à celui des autres régions grâce à la politique de recomposition de l'offre, de dynamique tarifaire et commerciale, et d'action sur la qualité.

Le trafic régional a progressé en 1999 de 7,2 % dans les sept régions volontaires (Alsace, Centre, Limousin, Nord-Pas de Calais, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes), contre 5,3 % pour les régions non expérimentales.

Sur l'initiative du Sénat, la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999 a prolongé l'expérimentation, qui devait se terminer au 31 décembre 1999, jusqu'au 31 décembre 2001.

Votre rapporteur souhaitait l'an dernier que ce sujet soit traité dans le projet de loi « solidarité et renouvellement urbain » et que les moyens nécessaires soient transférés. Le projet de loi prévoit effectivement la généralisation de la régionalisation au 1er janvier 2002, toutes les régions devenant des autorités organisatrices pour les transports ferroviaires régionaux. Cependant, cette réforme présente deux insuffisances majeures :

- le peu de fiabilité des comptes de la SNCF. Il n'existe pas actuellement de répartition fine des coûts de chaque branche d'activité de la SNCF (fret, voyageurs grandes lignes, TGV, TER...) sur la base de laquelle pourrait être évaluée correctement le coût des services régionaux de transport de voyageurs ;

- le gouvernement a clairement souhaité limiter la compensation aux régions, en refusant de nombreux amendements sur le fondement de leur irrecevabilité financière.

Dans ces conditions, votre rapporteur estime qu'il conviendra d'être très vigilant quant à l'évolution des charges de ce secteur pour les régions.

A cet égard, la forte revalorisation de la dotation pour 2001 (+ 350 millions de francs) traduisant une « remise à niveau » des dotations, montre que d'importantes subventions devraient intervenir pour ne pas grever fortement les budgets d'investissement des régions.

QUATRIÈME OBSERVATION : LES AUTRES DOMAINES D'INTERVENTION DU BUDGET DES TRANSPORTS TERRESTRES

A. LA PREMIÈRE ANNÉE DE RÉFORME DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN ÎLE DE FRANCE

En 2000, pour la première fois, la contribution de l'Etat au fonctionnement des transports en Ile-de-France a été versée directement au syndicat des transports parisiens, autorité organisatrice des transports, qui sera responsable de sa répartition entre les entreprises de transport sur la base d'une contractualisation avec les entreprises comprenant des engagements sur le niveau du service rendu.

En Ile-de-France, les transports collectifs restent largement de la responsabilité de l'Etat qui assure la tutelle du syndicat des transports parisiens (STP) ainsi que des deux principales entreprises de transport (SNCF et RATP). Cette implication de l'Etat est sans équivalent en province, où les transports collectifs urbains sont de la responsabilité des collectivités locales et où celle des services régionaux de voyageurs devrait être transférée aux régions.

Le projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains prévoit l'entrée de la région Ile-de-France au conseil d'administration du STP. Par ailleurs la région contribuera, comme les autres membres du STP, au financement de l'exploitation, soit environ 1,5 milliard de francs en 2000. En contrepartie, la contribution de l'Etat est diminuée du même montant.

Le décret du 6 juillet 2000 modifiant les décrets relatifs à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne et portant statut du syndicat des transports parisiens prévoit des conventions pluriannuelles entre la RATP, la SNCF et le STP.

Elles ont pour objectif principal de rompre avec le mécanisme de l'indemnité compensatrice et de responsabiliser les deux entreprises publiques sur des objectifs de service (en volume et en qualité), de trafic et de maîtrise des charges.

Votre rapporteur approuve cette réforme, en ce qu'elle vise à accroître la responsabilité des acteurs publics de transport en Ile-de-France. Il en attend toutefois des résultats concrets, notamment en termes de qualité de service.

B. LA FAIBLESSE DES DOTATIONS EN FAVEUR DU TRANSPORT FLUVIAL

La dotation destinée aux voies fluviales pour 2001 s'élève à 5,4 millions de francs pour l'entretien préventif et la réhabilitation et 159 millions de francs pour les subventions d'investissement.

Cette dotation est réduite de plus de moitié par rapport à l'an dernier, mais les chapitres budgétaires concernés devraient recevoir, en cours de gestion, des reports de crédits de paiement à la clôture du FITTVN.

En tout état de cause, les dotations continueront à être réduites. Une estimation de Voies navigables de France, reprise dans le rapport de la commission d'enquête du Sénat sur les infrastructures de transport estimait le coût de la remise en l'état du réseau compris entre 7,2 et 17,4 milliards de francs, et le coût annuel de maintenance de 450 à 550 millions de francs.

En matière de grands projets, le projet Seine-Nord, qui a pour but de relier la Seine et l'Oise aux réseaux de canaux du Nord de la France et du Benelux par un canal à grand gabarit permettant l'acheminement régulier de chargements pouvant atteindre 4.400 tonnes n'est toujours pas engagé.

CHAPITRE PREMIER PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS POUR 2001

A. VUE D'ENSEMBLE

1. L'évolution des crédits des transports terrestres dans le budget des transports

Les tableaux ci-dessous retracent l'évolution et la répartition des moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement) et des autorisations de programme du budget des transports.

**Evolution des crédits de paiement du ministère de l'équipement,
des transports et du logement section III - transports**

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 2000	Crédits demandés pour 2001	Evolution 2001/2000 (en %)	Répartition en 2000 (en %)	Répartition en 2001 (en %)
Budget transports terrestres	47 924	47 247	-1,4%	-	-
FITTVN (part transports terrestres)	2 808	1 132	-59,7%	-	-
Total transports terrestres	50 732	48 379	-4,6%	83,4%	84,6%
Budget routes	6 397	6 838	6,9%	-	-
FITTVN (part routes)	1 527	-316	-120,7%	-	-
Total routes	7 924	6 522	-17,7%	13,0%	11,4%
Sécurité routière	544	599	10,2%	0,9%	1,0%
Transport aérien et météorologie	1 630	1 710	4,9%	2,7%	3,0%
Total	60 830	57 211	-6,0%	100,0%	100,0%

Les moyens de paiement demandés pour les transports terrestres en 2001 atteignent **48,4 milliards de francs**, après rebudgétisation du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN), soit une diminution de 4,6 % par rapport aux crédits votés en 2000, et une part légèrement croissante des crédits des transports (de 83,4 % en 2000 à 84,6 % en 2001), qui sont globalement en forte réduction pour 2001 (-6,0 %).

**Evolution des autorisations de programme du ministère de l'équipement,
des transports et du logement section III - transports**

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 2000	Crédits demandés pour 2001	Evolution 2001/2000 (en %)	Répartition en 2000 (en %)	Répartition en 2001 (en %)
Budget transports terrestres	691	2 033	194,2%	-	-
FITTVN (part transports terrestres)	2 808	2 390	-14,9%	-	-
Total transports terrestres	3 499	4 423	26,4%	26,7%	30,1%
Budget routes	5 874	6 226	6,0%	-	-
FITTVN (part routes)	1 527	1 678	9,9%	-	-
Total routes	7 401	7 904	6,8%	56,4%	53,8%
Sécurité routière	190	212	11,6%	1,4%	1,4%
Transport aérien et météorologie	2 036	2 161	6,1%	15,5%	14,7%
Total	13 126	14 700	12,0%	100,0%	100,0%

Les autorisations de programme demandées pour les transports terrestres s'élèvent à **4,4 milliards de francs** pour 2001, soit une augmentation de 26 % par rapport aux autorisations de programme votées pour 2000. Ces autorisations de programme représentent ainsi une part croissante des autorisations de programme du budget des transports (30,1 %).

2. La répartition des crédits demandés pour les transports terrestres

Le tableau suivant retrace l'évolution des grandes masses du budget des transports terrestres.

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 2000	Crédits demandés pour 2001	Evolution (en %)
<i>Dépenses ordinaires (DO)</i>			
Titre III - Moyen des services	0,62	0,62	0,0%
Titre IV - Interventions publiques	47 432	46 597	-1,8%
Total dépenses ordinaires (DO)	47 432	46 598	-1,8%
titre V (CP)	42	56	+ 33,2%
titre VI (CP)	3 258	1 725	-47,0%
Total dépenses en capital (CP)	3 300	1 781	-46,0%
Total des moyens de paiement (DO + CP)	50 732	48 379	-4,6%
Total des moyens d'engagement (DO+AP)	50 931	51 921	0,2%

Les dépenses ordinaires, qui sont constituées en quasi-totalité de dépenses d'intervention publique et représentent 93 % des crédits des transports terrestres (en baisse par rapport à l'an dernier compte tenu de la rebudgétisation du FITTVN), sont en diminution pour 2001 (-1,8 %). Cette diminution résulte des éléments suivants :

- une forte revalorisation de **l'aide à la formation professionnelle dans le domaine des transports terrestres** (+ 25,2 millions de francs). Il s'agit d'accompagner la généralisation de l'obligation de formation professionnelle initiale et continue à tous les conducteurs routiers professionnels quels que soient leur statut et leur activité.

- l'accroissement, pour la deuxième année consécutive, **des dotations aux services régionaux des voyageurs** (chap 45-42). Des moyens nouveaux, à hauteur de 300 millions de francs, seront versés à la SNCF au titre des services régionaux de voyageurs et la dotation aux régions expérimentatrices progressera de 48 millions de francs. Au total, ce sont près de 350 millions de francs supplémentaires qui seront consacrés à ce poste, dans le cadre d'une « remise à niveau » des dotations.

- comme l'an dernier, et pour le même ordre de grandeur, on constate en revanche **une très importante réduction de la contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires** versée par l'Etat à Réseau ferré de France (- 715 millions de francs). L'an dernier, les contributions à RFF au titre des charges d'infrastructure n'avaient pas diminué pour autant, en raison de la très forte augmentation des redevances versées par la SNCF à RFF (+ 3,8 milliards de francs). Pour 2000 et 2001, aucune modification substantielle du barème des redevances d'infrastructure n'est annoncée. L'évolution de ces redevances devrait correspondre à l'évolution du trafic.

- la **contribution de l'Etat aux transports collectifs en Ile-de-France** diminue de 230,7 millions de francs, en raison de la réforme du financement de ces transports. La réforme du financement des transports collectifs en Ile-de-France vise à donner au syndicat des transports parisiens un rôle de centralisation des contributions de l'Etat, des départements, de la région Ile-de-France et du versement transports des entreprises. La réduction de la contribution de l'Etat est compensée par l'octroi d'une dotation équivalente de la région Ile-de-France.

- enfin, **les charges de retraites de la SNCF** diminuent sensiblement, de 294 millions de francs, après avoir augmenté de 198 millions de francs l'an dernier.

Les dépenses en capital intègrent cette année les dépenses en capital figurant auparavant au FITTVN. Elles sont sensiblement réduites en crédits de paiement (-46 %) et atteignent 1,78 milliard de francs. En revanche, elles

connaissent une vive progression en autorisations de programme (+ 26 %) pour atteindre 4,4 milliards de francs.

Les dépenses en capital sont essentiellement constituées de **subventions d'investissement** situées aux chapitre 63-43 (transports urbains) et 63-44 (transports interurbains), dotés respectivement de 1,2 milliard de francs et 613 millions de francs. Par comparaison aux crédits inscrits en 2000, **la chute en crédits de paiement est impressionnante (- 47 %) alors que les autorisations de programme progressent sensiblement (+ 26%)**.

L'évolution des dotations en 2001 dépendra donc, très largement, de l'inscription en cours d'année des crédits de paiement en compte au FITTVN.

B. PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX AGREGATS

L'analyse du budget des transports terrestres pour 2001 est rendue très délicate par la conjugaison de plusieurs facteurs qui bouleversent la présentation du budget :

1) Une rebudgétisation imparfaite des crédits au compte du FITTVN ;

2) Une fusion des crédits destinés aux routes, aux transports terrestres, aux voies navigables et au transport aérien au sein d'un même fascicule ;

3) Une réorganisation complète des agrégats, non plus en fonction du mode de transport et de sa localisation, mais en fonction du « service rendu », dans la logique des schémas de service.

Ainsi, les anciens agrégats « concours de l'Etat au transport ferroviaire », « contribution de l'Etat aux transports collectifs urbains en Ile-de-France », « transports collectifs de province », « voies navigables » etc... sont remplacés par des agrégats transversaux : « modernisation et développement des réseaux d'infrastructures », « transport de voyageurs », « transport de marchandises », « politiques sociales ».

Cette réorganisation s'avère très artificielle : soit les dotations de l'agrégat sont concentrées sur un seul mode, soit l'agrégat se contente de juxtaposer des crédits ayant peu de rapport entre eux.

1. Modernisation et développement des réseaux d'infrastructures (agrégat 23)

Cet agrégat regroupe les crédits consacrés par l'Etat aux investissements sur les réseaux nationaux d'infrastructures de transports terrestres, à savoir le réseau ferroviaire et celui des voies navigables.

Concernant le réseau ferroviaire, il s'agit de la contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires et au désendettement, des études en matière de transports ferroviaires et combinés, et des subventions d'investissement aux transports interurbains.

Concernant les voies navigables, il s'agit des crédits d'entretien préventif, réhabilitation et aménagements de sécurité des infrastructures et des subventions d'investissements pour les infrastructures de voies navigables.

Malgré sa dénomination générale, l'agrégat est presque exclusivement constitué de la contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires et au désendettement de la SNCF, qui sont des dépenses ordinaires (97 % de l'agrégat). Ces dépenses sont en légère diminution en raison de la réduction de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures ferroviaires (-715 millions de francs pour 2001).

Les dotations aux voies navigables ne représentent que 164,4 millions de francs en crédits de paiement : elles étaient inscrites en 2000 au FITTVN pour un montant de 495 millions de francs. Seul le rattachement de crédits de paiement en cours d'année permettra une mise à niveau de la dotation.

2. Transport de voyageurs (agrégat 24)

Cet agrégat regroupe les moyens accordés aux transports collectifs urbains de province, aux transports collectifs en Ile-de-France, aux transports collectifs régionaux et départementaux, aux études et recherches dans le domaine des transports terrestres.

Une nouvelle fois, **il est essentiellement constitué de dépenses ordinaires** (11,5 milliards de francs sur 12,8 milliards de francs, soit 90 % de la dotation) c'est-à-dire de crédits pour les transports de voyageurs à courte distance (6,3 milliards de francs) et de la contribution de l'Etat aux transports collectifs en Ile-de-France (5,2 milliards de francs).

Les crédits pour les transports de voyageurs à courte distance sont répartis à égalité entre les services régionaux de voyageurs organisés par la SNCF (3,1 milliards de francs) ou à compétence régionale (3,1 milliards de francs). Ces

dotations sont fortement revalorisées pour 2001, de 350 millions de francs (+ 6 %), un an avant le transfert de compétence aux régions.

La contribution de l'Etat aux transports collectifs en Ile-de-France diminue sensiblement pour 2001, à 5,2 milliards de francs. Cette diminution s'explique par la réforme du financement des transports en Ile-de-France.

Les dépenses en capital, très minoritaires dans le financement du transport de voyageurs (10 % des crédits) sont représentées essentiellement par des subventions d'investissements, et notamment en faveur des **infrastructures de transports collectifs urbains de province** (647 millions de francs). Il s'agit d'opérations à Maubeuge, Valenciennes, Nantes, Toulouse et Toulon. Des dotations sont également prévues pour les **infrastructures de transports collectifs en Ile-de-France**, à hauteur de 239,4 millions de francs, pour financer le prolongement de la ligne 14 - Madeleine-Saint-Lazare à Olympiade, la ligne 13, le T1 à Noisy-le-Sec, la Gare Massena, et les gares de Lieusaint et Liesse.

Enfin, 166,5 millions de francs sont prévus pour financer les plans de déplacements urbains et 154 millions de francs pour des opérations précédemment imputées sur le fonds d'aménagement de la région Ile-de-France (FARIF).

3. Transport de marchandises (agrégat 25)

Cet agrégat regroupe les crédits en faveur de la modernisation et de l'adaptation du secteur des transports de marchandises, les crédits en faveur du contrôle des transports terrestres et du développement du transport combiné. Ces crédits représentent au total 742 millions de francs, essentiellement des dépenses ordinaires (682 millions de francs, soit 92 %).

On remarquera que l'agrégat « transport de marchandises » représente 6% de l'agrégat « transport de voyageurs ».

L'essentiel de l'agrégat est constitué par les interventions dans le domaine des transports combinés, qui figurait auparavant sur le FITTVN.

4. Politiques sociales

Cet agrégat regroupe les crédits de compensation des tarifs sociaux et les subventions aux régimes de retraites, c'est-à-dire exclusivement des dépenses ordinaires.

Les subventions au régime général de retraite de la SNCF et à divers régimes sociaux représentent l'essentiel des dotations.

II. L'EXECUTION BUDGETAIRE EN 1999 ET 2000

A. L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 1999

Concernant les dépenses ordinaires, le budget des transports terrestres a été modifié par deux décrets de virement, d'un montant total de 534 millions de francs.

Le décret n°99-958 du 22 novembre 1999 a opéré un virement de 211 millions de francs du chapitre 45-43 relatif à la contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires et au désendettement au chapitre 45-42 pour augmenter les crédits consacrés aux services régionaux de voyageurs.

Le décret n°99-969 du 26 novembre 1999 a fait la même opération pour 300 millions de francs et il a transféré 2 millions de francs sur le chapitre budgétaire 43-10 pour une subvention au conseil national routier et 21,4 millions de francs sur le chapitre 46-41 au titre des transports collectifs parisiens. Par ailleurs, 82,6 millions de francs ont été annulés sur les chapitres budgétaires 47-41 et 47-42 par la loi de finances rectificative et 503 millions de francs ouverts, dont 500 sur le chapitre 45-42 pour les services régionaux de voyageurs et 3 millions de francs sur le chapitre 43-10 pour le comité national routier.

Votre rapporteur observe donc que deux dotations étaient manifestement sous-évaluées en loi de finances initiale, celle du conseil national routier pour 5 millions de francs mais surtout, et d'une manière très importante, puisqu'il s'agit d'un milliard de francs, la dotation destinée aux transports régionaux de voyageurs.

Le taux de consommation des dépenses ordinaires a été proche de 100 % (44,60 milliards de francs pour un montant de 44,63 milliards de francs de crédits disponibles).

Concernant les dépenses en capital, les autorisations de programme ont été bien consommées (96 % pour le titre V et 95 % pour le titre VI) mais les crédits de paiement n'ont été consommés qu'à hauteur de 65,7 % sur le titre V, contre 98 % pour le titre VI.

Par ailleurs, 121 millions de francs en autorisations de programme ont été annulés sur le titre V : il s'agit d'opérations non mouvementées depuis plus de 4 ans et qui concernent pour l'essentiel des opérations sur les voies navigables dont la compétence a été transférée à Voies navigables de France. Par ailleurs, 2 millions de francs en autorisations de programme et crédits de paiement ont été annulés sur le chapitre 63-41 (transports terrestres, subventions d'investissement) en gage d'une ouverture d'un même montant sur la section sécurité routière, afin de financer une étude sur les transports intelligents et 10,4 millions de francs d'autorisations de programme non mouvementées ont été annulés. Enfin, 1,7 milliard de francs ont été rattachés sous forme de fonds de concours sur le chapitre 53-44 pour des études réalisées par la direction des transports terrestres ou les services déconcentrés (dont 1,3 milliard de francs en provenance du FEDER).

B. L'EXÉCUTION DU BUDGET POUR 2000

Par rapport aux crédits ouverts par la loi de finances initiale, le budget des transports terrestres a été augmenté pour l'essentiel par des crédits ouverts par le collectif budgétaire de printemps :

- 1,6 million de francs sur le chapitre 35-41 pour remédier aux dégâts causés aux voies navigables du marais poitevin par la tempête du mois de décembre 1999 ;

- 18,4 millions de francs sur le chapitre 43-10 dont 12 millions de francs de subventions au comité national routier et 6,4 millions de francs au titre de la formation professionnelle dans le domaine des transports terrestres.

Aucune annulation de crédits n'est intervenue au premier semestre.

III. UNE PRESENTATION INCOMPLÈTE

A. LA REBUDGETISATION DU FITTVN

Après le FARIF l'an dernier, le présent projet de loi de finances supprime le FITTVN et réintègre ses crédits dans le budget des transports regroupant les crédits des routes et des transports terrestres.

Cette rebudgétisation fait notamment suite aux critiques de la Cour des comptes et de la mission d'évaluation et de contrôle (MEC) menée par l'Assemblée nationale. En revanche, le ministère de l'équipement, des transports et du logement semblait peu favorable à la suppression du FITTVN mais

préconisait, comme votre rapporteur, sa modernisation, en expliquant l'an dernier que « l'ampleur du FITTVN reste limitée et la question de son extension, tant du point de vue des ressources que des projets susceptibles d'en bénéficier va rapidement se poser ».

De fait, loin de signifier une simplification du financement des investissements de transports, la suppression du FITTVN permet au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie de puiser dans la trésorerie du fonds et d'affecter au budget général des taxes dynamiques, particulièrement la taxe d'aménagement du territoire, dont le taux avait été relevé l'an dernier, contre l'avis de votre commission.

B. UNE VOLONTAIRE OPACITE

Votre rapporteur n'a obtenu que très tardivement, à la mi-novembre, après l'examen du budget par notre commission, des réponses à ses questions s'agissant des crédits de paiement du FITTVN.

Ces réponses montrent cependant des éléments intéressants.

D'une part, elles témoignent des décalages entre les prévisions des lois de finances initiales et les réalisations, s'agissant des recettes du FITTVN.

Ces décalages sont dus au dynamisme des taxes, mais il faut souligner qu'ils ne sont pas une surprise, en raison de la conjoncture économique. Il faut également se rendre à l'évidence : les prévisions de la loi de finances initiale sont volontairement sous-estimées, afin de ne pas montrer la réalité des ressources du fonds.

Ainsi, on pourra observer avec intérêt que la loi de finances pour 2000 avait prévu une baisse de la taxe hydroélectrique par rapport à la loi de finances pour 1999 (1,68 milliard de francs contre 1,7 milliard de francs). Or, l'exécution de 1999 a été exceptionnelle, puisque le produit de la taxe a été de près de 2 milliards de francs. Dans ces conditions, il est inutile de préciser que la taxe hydroélectrique aura en fin d'année 2000 un rendement bien supérieur à celui inscrit en loi de finances initiale.

Des prévisions de la loi de finances pour 1999 à l'exécution

	LFI	Exécution	Ecart
taxe hydroélectrique	1 710,3	1 995,5	285,2
taxe d'aménagement du territoire	2 219,7	2 356,5	136,8
total	3 930,0	4 352,0	422,0

(en millions de francs)

Il faut d'ailleurs souligner que dès l'exécution 1999, le rendement des deux taxes alimentant le FITTVN, soit 4,35 milliards de francs, correspondait à celui attendu pour fin 2000, alors même que la taxe d'aménagement du territoire était augmentée pour 2000.

Des prévisions de la loi de finances pour 2000 à l'exécution (au 30 juin)

	LFI	Exécution	Ecart
taxe hydroélectrique	1680	1 037,0	-643,0
taxe d'aménagement du territoire	2 655,0	1 237,2	-1 417,8
total	4 335,0	2 274,2	-2 060,8

(en millions de francs)

De même que la transparence en matière de recettes est toute relative, la transparence en matière de dépenses doit être recherchée.

L'un des arguments du gouvernement pour supprimer le FITTVN est l'idée selon laquelle ses ressources seraient rapidement insuffisantes pour répondre aux besoins du fonds. La synthèse de la consommation des crédits de paiement en 1999 montre tout le contraire, puisque seuls 50,2 % des crédits disponibles ont été effectivement consommés.

La consommation des crédits de paiement du FITTVN en 1999

chapitres	CP disponibles	CP consommés	en %
réseau routier national	3.758,9	1.387,9	36,9%
voies navigables	614,5	521,9	84,9%
transport ferroviaire et transport combiné	2.600,5	1.588	61,1%
total	6.973,9	3.497,8	50,2%

(en millions de francs)

Ainsi, le FITTVN disposera d'importants reports de crédits fin 2000, de plus de 4 milliards de francs. Pour 2001, les crédits de paiement inscrits au budget des transports correspondent globalement à moins de 25 % des crédits de paiement inscrits sur le FITTVN, soit 1 milliard de francs. Même si les crédits en compte au FITTVN sont reportés sur le budget général en 2001. Les taxes qui alimentaient le FITTVN serviront dès 2001 à tout autre chose que ce pour quoi elles ont été créées.

Votre rapporteur considère que l'argument selon lequel les crédits du FITTVN n'étaient pas consommés confirme simplement l'absence de politique actuelle en faveur du développement des transports. De fait, la rebudgétisation en trompe l'œil des crédits du FITTVN montre que le gouvernement ne souhaite pas accroître son effort budgétaire, bien au contraire.

Dans ces conditions, il est bien confirmé que c'est en raison de l'importante trésorerie du fonds, qui devrait représenter plus de 4 milliards de francs, que ce fonds est réintégré au budget général, dans des conditions peu satisfaisantes.

Votre rapporteur considère que la rebudgétisation du FITTVN sonnerait le glas d'une politique ambitieuse en faveur de l'investissement en infrastructures de transport et ne peut donc l'accepter.

CHAPITRE II

LES CONCOURS DE L'ÉTAT AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES

I. LES DOTATIONS PUBLIQUES AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES

A. *DES DOTATIONS GLOBALES ÉLEVÉES*

Il n'est pas du tout évident de connaître exactement le montant des contributions publiques aux transports ferroviaires. En effet, les comptes des opérateurs de transport ne permettent pas toujours de connaître exactement leur situation financière.

Ainsi, la SNCF produit un tableau détaillant les concours de l'Etat et des collectivités publiques. Dans le compte de résultat 1999 apparaissent 17 milliards de francs de concours publics. Mais ce chiffre ne tient pas compte du versement à la caisse de retraite (14,3 milliards de francs) ni du versement de l'Etat au service de la dette (4,4 milliards de francs). Au total, ces contributions représentent 35,5 milliards de francs, mais le président de la SNCF a indiqué lui-même que les contributions publiques au secteur ferroviaire s'élevaient à 65 milliards de francs par an.

Globalement, ces contributions à hauteur de 65 milliards de francs se répartissent en 40 milliards de francs versés à la SNCF et 25 milliards de francs versés à RFF, comme le montre le tableau ci-joint, qui tente de faire un bilan pour les années 2000 et 2001.

Contributions au secteur ferroviaire

	2000 (e)	2001 (e)
contribution à l'exploitation des services régionaux de voyageurs	5.928	6.278
contribution au désendettement de la SNCF	4.442	4.442
compensation pour tarifs sociaux	1.933	1.933
indemnité compensatrice IDF	1.049,3	1.502
Réductions tarifaires IDF	91,7	100
charges de retraite	14.329	14.482
Total SNCF hors investissements et versements contractuels	27.773	28.737
contribution aux charges d'infrastructure	13.300	12.600
dotations en capital	12.000	12.000
Total RFF hors subventions d'investissements	25.300	24.600
Total SNCF + RFF	53.073	53.337
Versements contractuels Etat et collectivités locales + subventions d'investissements (estimation)	14.000	14.000
TOTAL	67.073	67.337

D'une manière générale, il est très difficile d'obtenir des chiffres fiables. A titre d'illustration, on citera le rapport de la commission des comptes des transports 1998 qui ne fait apparaître qu'une ligne de subvention de 3,4 milliards de francs dans le tableau des comptes de la SNCF.

B. DES DOTATIONS AUX INVESTISSEMENTS FAIBLES

1. Un programme d'investissements trop faible

Le montant des subventions publiques pour les investissements du secteur ferroviaire s'élèvent à 6,3 milliards de francs, alors que l'ensemble des dotations au secteur sont dix fois plus élevées, soit 65 milliards de francs environ.

Le programme d'investissement ferroviaire 1999-2001

<i>en millions de francs courants</i>	1999	2000 (e)	2001 (e)
SNCF	6 578	7 963	9 176
dont ressources propres	4 529	5 900	6 300
dont subventions publiques	2 049	2 063	2 876
RFF	10 405	11 075	10 391
dont ressources propres	8 452	8 095	6 886
dont subventions publiques	1 953	2 980	3 505
Ensemble SNCF + RFF	16 983	19 038	19 567
dont ressources propres	12 981	13 995	13 183
dont subventions publiques	4 002	5 043	6 381

Globalement, la part des investissements du secteur ferroviaire financée par des subventions publiques devrait augmenter au cours des prochaines années, compte tenu des nouvelles règles de financement des projets d'infrastructures introduites lors de la réforme ferroviaire de 1997 (article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1999 relatif aux missions et aux statuts de RFF), de la montée en puissance des contrats de plan Etat-région conclu pour la période 2000-2006 et des modalités de financement du TGV Est-européen.

On observe ainsi, dans les prévisions pour 2001, un léger accroissement de l'investissement de RFF+ SNCF (de 19 milliards de francs à 19,5 milliards de francs) au prix d'une progression plus importante des subventions publiques (de 5 milliards de francs à 6,3 milliards de francs), ceci afin de compenser la diminution de la part des ressources propres de RFF.

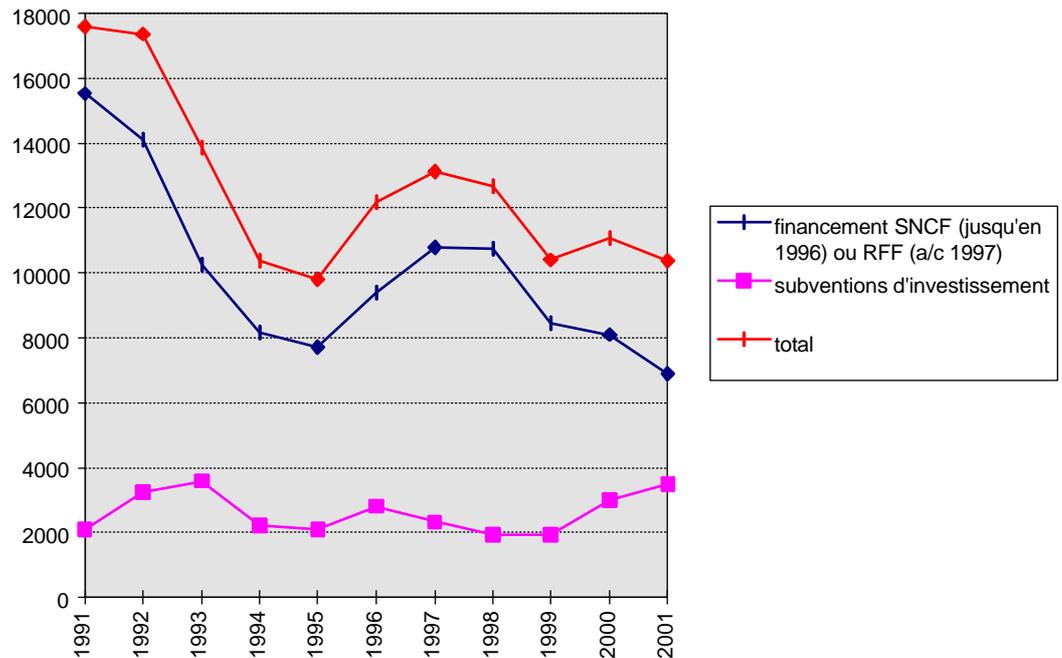
Dans ces conditions, il faut souligner que même une hausse significative des subventions publiques ne signifierait pas un programme d'investissements fortement accru.

On peut observer que les dotations en capital versées chaque année à RFF simplement pour stabiliser la dette liée aux investissements et au fonctionnement des services ferroviaires avant 1997, sont de 12 milliards de francs par an, c'est-à-dire trois fois plus élevés que les contributions aux investissements futurs.

En 10 ans, de 1991 à 2001, financements SNCF et RFF confondus, les investissements ferroviaires auront chuté de 17,6 à 10 milliards de francs.

L'évolution des investissements ferroviaires depuis 10 ans (en millions de francs)

L'évolution des investissements ferroviaires depuis 10 ans



Quoique le gouvernement affirme sur la nécessité de relancer le transport ferroviaire et notamment l'investissement public en sa faveur, il y a bien une logique de freinage massif de l'investissement ferroviaire dont la raison fondamentale est le poids considérable de la dette du secteur, soit 253 milliards de francs.

2. Les programmes d'investissement de la SNCF et de RFF

D'une manière générale, l'examen des budgets d'investissement ferroviaire d'ici à 2002 traduit bien le désengagement de l'Etat en ce domaine.

Les programmes détaillés de la SNCF et de RFF sont les suivants.

Le programme d'investissements de la SNCF

Millions de francs courants	1999 (résultats)		2000 (budget)		2001 (propositions SNCF°)	
	total des paiements	dont financement SNCF	total des paiements	dont financement SNCF	total des paiements	dont financement SNCF
réseau principal	5.178	3.379	6.377	4.713	7.867	5.583
Ile de France	1.400	1.150	1.586	1.187	1.842	1.250
ensemble	6.578	4.529	7.963	5.900	9.709	6.833

D'après ce tableau, le programme d'investissements de la SNCF augmente. Mais il faut prendre garde à plusieurs éléments. **Seule l'année 1999 donne des résultats, l'année 2000 ne représente que des prévisions et l'année 2001 est encore plus incertaine puisqu'il s'agit seulement des propositions de la SNCF.**

Il est ainsi précisé que le comité des investissements économiques et sociaux (CIES) a décidé de limiter le volume des investissements sur ressources propres de l'entreprise à 6,3 milliards de francs (contre 6,83 demandés). Pour une période pluriannuelle donnée, le niveau des investissements financés par la SNCF sur ses ressources propres ne doit pas excéder la capacité d'autofinancement de l'entreprise, de façon à ne pas accroître son endettement.

De fait, le ministère précise que le budget d'investissement 2000 de la SNCF s'inscrit dans la continuité des exercices précédents et **le budget d'investissement 2001 de la SNCF sera consacré essentiellement à la poursuite d'opérations engagées les années précédentes.**

Les projets nouveaux sont restreints. Il s'agit de la commande nouvelle de locomotives diesel, destinées à renouveler le parc actuel de locomotives de l'activité fret et la généralisation des aménagements des rames « trains rapides nationaux ».

Programme d'investissement de RFF

	1998 (réalisation)			1999 (réalisation)			2000 (budget prévisionnel)			2001 (esquisse)
	total	réseau principal	banlieue parisienne	total	réseau principal	banlieue parisienne	total	réseau principal	banlieue parisienne	total
régénération	4 235	3 961	274	4 224	3 904	320	4 320	3 961	359	4 270
sécurité	256	193	63	166	122	44	242	166	76	614
mise aux normes	494	387	107	412	344	68	477	393	84	649
développement réseau TGV	5 229	5 229	0	4 069	4 069	0	4 452	4 452	0	3 433
développement réseau classique (CPER)	1 770	886	884	1 234	832	402	1 333	1 095	238	1 175
opérations pour tiers	187	187	0	300	300	0	250	250	0	250
total	12 171	10 843	1 328	10 405	9 571	834	11 074	10 317	787	10 391
dont subventions	2 054			1 953			2 979			3 505
dont fonds propres RFF	10 117			8 452			8 095			6 886

Pour 2001, les investissements de RFF s'élèveront à 10,4 milliards de francs, contre 11,1 milliards en 2000 (-7,6 %).

Pour 2002, les investissements de RFF devraient atteindre 12,1 milliards de francs, dont 6,7 milliards de francs sur fonds propres et 5,5 milliards de francs sous forme de subventions publiques. En 1997, les investissements s'élevaient à 13,3 milliards de francs, dont 11,1 milliards de francs sur fonds propres. En cinq ans, les investissements de RFF auront chuté de 9 %.

Le programme d'investissement de RFF concerne d'abord la politique de régénération, et l'adaptation du réseau à l'évolution des normes et obligations en matière de sécurité, d'environnement, etc... pour un total d'environ 5 milliards

de francs, en relative stabilité sur la période 1998-2000, soit près de la moitié du programme d'investissement.

Le développement du réseau classique et du réseau principal constituent l'autre moitié du programme d'investissement.

S'agissant des projets de lignes nouvelles à grande vitesse, les prochaines années verront notamment l'achèvement du TGV Méditerranée (en 2001) et la réalisation des travaux de la première phase du TGV est-européen, représentant un investissement de 20,5 milliards de francs.

En ce qui concerne la modernisation du réseau classique, un important programme d'investissements, représentant un montant total d'environ 25 milliards de francs, a été programmé dans le cadre des contrats de plan Etat-régions pour la période 2000-2006. Le ministère indique que *« la mise en œuvre de ce programme sera une des priorités de RFF au cours des prochaines années »*.

Votre rapporteur rappelle que les contrats de plan Etat-régions sont mis en œuvre sur la période 2000-2006 et que la priorité à leur accorder doit être immédiate, et non repoussée aux « prochaines années ».

De fait, il note que l'ensemble des engagements donnés par le gouvernement en matière de développement ferroviaire représente plusieurs dizaines de milliards de francs. La faiblesse du programme d'investissement de RFF et l'absence de programmation au delà de 2002 augure mal du respect de ses engagements.

3. L'avancement des projets d'investissement ferroviaire

- **TGV Méditerranée** : prolongement du TGV Sud-est depuis Valence jusqu'à Marseille et Montpellier, le TGV Méditerranée a été déclaré d'utilité publique en juin 1994. Les travaux de génie civil ont commencé en 1995.

Les principaux travaux actuellement en cours sont consacrés à l'achèvement de la pose de superstructures ferroviaires ainsi qu'à la construction et à l'aménagement des trois gares nouvelles (Valence ; Avignon-Coutine ; Aix-plateau d'Arbois). Les travaux sur les superstructures se termineront début 2001 et l'achèvement des gares et la remise aux services exploitants de la SNCF sont prévus en avril 2001. La mise en service de la ligne nouvelle est prévue en juin 2001, à l'issue des phases d'essais et d'homologation qui débiteront à l'automne 2000 sur le tronçon Marseille-Avignon.

- **TGV est-européen** : ce projet, qui figure parmi les 14 projets déclarés prioritaires par l'Union européenne, consiste à réaliser une ligne nouvelle de 410 km entre la région Ile-de-France et l'est de la France. Il a été déclaré d'utilité publique en mai 1996. La consistance de la première phase de réalisation a été arrêtée le 29 janvier 1999.

Le coût de cette première phase est évalué à 20,5 milliards de francs, hors matériel roulant dont 19,1 relevant de la compétence de RFF et 1,4 de la compétence de la SNCF.

Il faut noter toutefois que les décisions arrêtées sur la consistance de la première phase conduisent à lancer des enquêtes d'utilité publique complémentaires dans les secteurs de Belles-Forêts (Moselle) et à Baudrecourt. Les instructions mixtes à l'échelon central, préalables à ces enquêtes, ont été lancés le 12 juillet 2000. L'approbation ministérielle devrait intervenir à l'automne 2000 et les grands travaux de terrassement débuter en 2001 en vue d'une mise en service pour 2006.

- **TGV Rhin-Rhône** : projet inscrit au schéma directeur national de 1992. Concernant la branche « est », des études ont été conduites en 1999 et l'enquête publique s'est déroulée en juin et juillet 2000, sous l'égide du préfet de Haute-Saône. Le rapport de la commission d'enquête est attendu pour l'automne 2000, en vue d'une déclaration d'utilité publique fin 2001. Par ailleurs, le ministre des transports a décidé en mars 2000 de mettre en place une mission spécifique chargée d'élaborer un plan de financement du projet, en liaison avec RFF, la SNCF et les trois régions concernées. Concernant la branche sud, un débat public s'est tenu entre le 15 mars et le 15 juin 2000. Enfin, s'agissant de la branche ouest, seules des études préliminaires ont été entamées.

- **TGV Aquitaine** : un débat préalable sur les grands objectifs du projet a été lancé en novembre 1995, puis des études préliminaires et consultations qui se poursuivent. De même en est-il pour le **TGV Bretagne-Pays de la Loire**.

- Le **TGV Sud-européen** : les gouvernements français et espagnol ont signé le 10 octobre 1995 à Madrid un accord concernant la construction et l'exploitation de la section internationale d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne. Le tronçon Perpignan-Figueras est défini comme « section internationale » à la fois pour le trafic voyageurs et marchandises. Une commission intergouvernementale, créée par décret du 6 avril 1998 a été installée le 9 décembre 1998. Le 13 mars 2000, le ministre a décidé le lancement d'une enquête publique sur le tronçon Perpignan-Le Perthus.

- **Lyon-Turin** : cette liaison figure parmi les 14 projets européens d'ESSEN. Il s'agit pour les TGV, de créer une ligne à grande vitesse Lyon-Turin avec un tunnel transfrontalier de 52,7 km de long et pour les marchandises de

réaliser un itinéraire empruntant ce même tunnel. L'idée est évidemment de développer le transport de marchandises à travers les Alpes par la voie ferroviaire. Sur la partie française, des études préliminaires ont été réalisées et une consultation locale s'est déroulée en juin et juillet 2000 sur les volets fret et voyageurs du projet. La partie internationale est étudiée sous l'égide d'une commission intergouvernementale franco-italienne. La CIG devrait transmettre prochainement ses conclusions aux deux gouvernements. Aucun plan de financement n'est encore défini.

C. UN ENDETTEMENT PESANT

La chute des investissements ferroviaires s'explique par le faible engagement des pouvoirs publics mais également le poids de l'endettement du secteur.

En effet, le secteur ferroviaire supporte un endettement trop lourd qui, même cantonné à RFF depuis la réforme de 1997, pèse énormément sur les choix d'investissement.

Au 31 décembre 1999, l'endettement à long terme de la SNCF s'élevait à 44 milliards de francs et la dette du service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) à 58,7 milliards de francs, soit au total 102,7 milliards de francs.

Au 31 décembre 1999, l'endettement de RFF s'élevait à 170 milliards de francs. La dette brute de RFF a fortement augmenté en 1999, en raison de la mise en place par l'établissement d'un programme de restructuration du profil de sa dette par la constitution d'un portefeuille d'actifs pour 20 milliards de francs.

Au total, l'endettement global du secteur ferroviaire atteint 253 milliards de francs au 31 décembre 1999.

Dette du secteur ferroviaire au 31 décembre 1999

SNCF	44
RFF	150
SAAD	59
TOTAL	253

(en milliards de francs)

On rappellera que RFF ayant le statut d'établissement public à caractère industriel et commercial, dont plus de la moitié des recettes est d'origine commerciale, sa dette n'est pas agrégée à la dette des administrations publiques.

Pour le moment, l'Etat se contente de « stabiliser » la dette de RFF autour de 160 milliards de francs, mais cela ne suffit pas. Il devra bien, un jour ou l'autre, trouver le moyen de la rembourser.

De fait, devant la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale, le ministre de l'équipement, des transports et du logement s'est interrogé sur l'affectation du produit de la vente des licences UMTS au remboursement de la dette ferroviaire.

A une question de votre rapporteur, lors de son audition en commission des finances le 21 novembre 2000, le ministre a déclaré qu'un groupe de travail avait été mis en place au sein du comité des investissements économiques et sociaux, afin de réfléchir à cette question.

Il est de toute manière évident, qu'en l'absence de véritable plan de remboursement de la dette ferroviaire, les pouvoirs publics estimeront que les investissements à venir ont une rentabilité trop faible et ne peuvent être réalisés.

II. LES RÉSULTATS DU SECTEUR FERROVIAIRE

A. UN REDRESSEMENT DE LA SNCF ENCORE FRAGILE

1. Une évolution plutôt favorable du trafic, sauf pour le fret

a) L'évolution du trafic voyageurs

Le tableau suivant donne l'évolution, depuis 1995, du trafic voyageurs de la SNCF sur le réseau principal d'une part, avec la répartition entre TGV, trains rapides et express et services régionaux d'une part, et trafic d'Ile-de-France d'autre part :

Evolution du trafic voyageurs de la SNCF depuis 1995

catégorie de trains	1995	1996	1997	1998	1999	1999/1998
TGV	21,4	24,8	27,6	30,0	32,2	7,3 %
Trains rapides nationaux	18,9	18,9	17,8	17,5	16,8	- 4,0 %
Total grandes lignes	40,3	43,7	45,4	47,5	49,0	3,2 %
Services régionaux de voyageurs	6,8	7,2	7,5	7,7	8,0	3,9 %
total réseau principal	47,1	50,9	52,8	55,2	57,0	3,3 %
Ile-de-France	8,5	8,9	9,0	9,3	9,6	3,2 %
Total voyageurs	55,6	59,8	61,8	64,5	66,6	3,3 %

En milliards de voyageurs/kilomètre

L'ensemble du trafic voyageurs de la SNCF a progressé de 3,3 % en 1999 après avoir augmenté de 4,4 % en 1998 et 3,4 % en 1997.

On remarquera que si le trafic du réseau principal évolue de manière significative (+ 3,3 %), cette évolution est due en grande partie à l'évolution du trafic TGV (+ 7,3 %), alors que le trafic des trains rapides nationaux continue de chuter (- 4 %).

Le trafic régional de voyageurs a quant à lui enregistré une hausse significative (+ 3,9 %).

On observera que le nombre total de voyageurs/kilomètre a progressé de manière significative entre 1995 et 1999, passant de 55,6 à 66,6. Cependant, sur moyen terme, il ne s'agit que d'un rattrapage, puisque le trafic se situe en 1999 à peine au-dessus de celui de 1990. D'autre part, le trafic est poussé par le réseau grandes lignes et en particulier les TGV alors que les trafics régionaux stagnent globalement depuis dix ans.

Toutefois, compte tenu de la bonne tenue du trafic depuis 3 ans, l'objectif de 3 % de hausse du trafic par an retenu par la SNCF pour les années à venir semble plus qu'accessible.

b) Le trafic marchandises

Le tableau suivant donne l'évolution, depuis 1995, du trafic marchandises de la SNCF exprimé en milliards de tonnes-kilomètres, ainsi que l'évolution de la part de marché du rail :

	1995	1996	1997	1998	1999	1999/1998
trafic fret	46,6	48,3	52,6	52,7	52,1	- 1,1 %
part de marché (en %)	24,8	25,8	27,4	26,6	25,5	- 1,1 %

Le trafic fret a connu une reprise importante à partir de 1995, reprise qui, après une excellente année 1997, s'est tassée en 1998, et s'est infirmée en 1999. Cette situation est due notamment à l'ampleur des conflits sociaux dans l'entreprise.

L'an dernier, votre rapporteur estimait que la chute du trafic fret au premier trimestre 1999 était inquiétante. Ce recul, lié aux problèmes de saturation du réseau, aux suites des mouvements sociaux à la SNCF et à l'activité économique, s'est malheureusement confirmé.

Ainsi, malgré la reprise de 1997 (+ 8,7 %), la part de marché du fret ne cesse de se dégrader depuis 10 ans (passant de 28,8 % à 25,5 %). Le fret a reculé à 57,5 milliards de tonnes/km, mais les prévisions pour 2000 (56 milliards de tonnes/km) et 2001 (57,5 milliards de tonnes/km) sont un peu meilleures. De fait, le trafic fret a enregistré une progression de 9,5 % au premier semestre 2000 (9 % pour le trafic conventionnel, 11 % pour le trafic combiné). L'évolution du trafic fret est en effet liée aux perspectives de croissance de secteurs lourds tels que la sidérurgie, la chimie, ou le bâtiment-travaux publics, qui sont aujourd'hui dynamiques.

2. Le redressement financier de la SNCF

Les résultats du groupe SNCF ont progressé en 1999.

Le résultat de l'ensemble consolidé présente un bénéfice de 264 millions de francs contre - 542 millions de francs au 31 décembre 1998, soit une amélioration de 806 millions de francs. La part revenant au groupe s'élève à 336 millions de francs (-304 millions de francs en 1998) et la SNCF améliore son résultat net consolidé de 146 millions de francs. L'excédent brut d'exploitation

diminue de 356 millions de francs en raison de l'augmentation des redevances d'infrastructures. Le résultat financier s'améliore de 669 millions de francs.

La contribution de la SNCF au chiffre d'affaires consolidé passe de 74,3 milliards de francs à 75,6 milliards de francs (+1,8 %). Cette hausse s'explique par la croissance des produits du trafic de 1 milliard de francs (+2,2 %) grâce aux bons résultats du trafic grandes lignes et par l'augmentation de la rémunération du gestionnaire de l'infrastructure par RFF de 597 millions de francs (+3,6 %).

En revanche, la contribution de la SNCF au résultat d'exploitation, soit 2 milliards en 1999, se dégrade de 370 millions de francs. Les facteurs expliquant cette dégradation sont l'augmentation des redevances d'infrastructures versées à RFF (+ 3,5 milliards de francs) malgré leur compensation partielle par des versements de l'Etat (958 millions de francs pour les grandes lignes et TER et 800 millions de francs à titre exceptionnel) et la dégradation des charges de personnel de 680 millions de francs. En contrepartie, le chiffre d'affaires n'aura progressé que de 1,4 milliard de francs.

Cette évolution confirme les observations formulées par votre rapporteur l'an dernier. Le développement de la SNCF est bridé par plusieurs éléments : les difficultés persistantes de l'entreprise dans sa gestion du dialogue social, les effets de l'accord national du 7 juin 1999 sur l'application des trente-cinq heures, l'insuffisance des moyens dévolus au fret ferroviaire.

3. Les défis pour l'avenir de la SNCF

a) Supporter les charges nouvelles sans compromettre l'équilibre financier

L'an dernier, votre rapporteur souhaitait attirer l'attention sur certaines inquiétudes quant à l'avenir de la SNCF.

Ces inquiétudes étaient de deux ordres : d'une part, il s'agissait de la capacité de la SNCF à parvenir à retrouver un équilibre d'exploitation et donc à maîtriser son endettement, d'autre part il s'agissait des menaces sur la compétitivité future de l'entreprise publique.

S'agissant des personnels, l'année 1998 a été marquée pour la SNCF par d'importants conflits sociaux, notamment des agents commerciaux, qui ont affecté son résultat. La reprise du trafic, qui a débuté en 1996 et s'est nettement accentuée en 1997, a amorcé une décroissance en fin d'année 1998.

L'année 1999 a été marquée par une évolution globale à la hausse des effectifs, en raison notamment de l'anticipation au deuxième semestre des recrutements liés à la mise en œuvre des 35 heures. Les effectifs ont augmenté de 640 agents, auxquels se sont ajoutés 600 nouveaux emplois-jeunes. Par ailleurs, suite à l'accord de juin 1999, 25.000 admissions au statut sont prévues.

L'idée selon laquelle ces modifications ne pèseraient pas sur l'entreprise car elles «trouvent leur équilibre dans les économies et les richesses attendues des organisations du travail rénovées, mais aussi dans une progression modérée des salaires », selon les termes du ministère de l'équipement, des transports et du logement, semble relever de l'utopie.

En revanche, le dialogue social dans l'entreprise s'est apaisé.

Le résultat commercial de l'année 1998 avait été considérablement affaibli par l'ampleur des mouvements sociaux : 180.000 jours de travail ont été perdus en 1998, ce qui représentait 40 % des jours de grève au niveau national. Au premier semestre 1999, 40.000 jours de grève avaient encore été enregistrés.

Cependant, au terme de l'année 1999, 53.779 journées avait été perdues du fait de grève, soit le plus faible total de ces quinze dernières années. En 1998, ce total dépassait 180.000 journées. Avec 27.892 journées perdues au premier semestre, l'année 2000 présente un profil comparable.

Il apparaît donc que, malgré son impact durable sur les charges de l'entreprise, l'accord sur les 35 heures aura eu un impact à court terme d'apaisement des conflits sociaux au sein de l'entreprise.

b) Développer le fret ferroviaire sans moyens nouveaux

En matière de fret ferroviaire et de transport combiné, deux éléments clefs pour l'avenir de la SNCF, les résultats de l'entreprise et les moyens budgétaires ne sont pas à la hauteur des déclarations du gouvernement.

(1) Le trafic fret au niveau européen

Des mesures ont été prises en 1998 et 1999 pour ouvrir le réseau ferroviaire français à l'Europe. Le décret n°98-1190 du 23 décembre 1998 a ouvert aux regroupements internationaux et aux entreprises ferroviaires exploitant des services internationaux de transport combiné la possibilité d'accéder au réseau ferré national.

Aujourd'hui, un seul corridor « freeways », composé de trois branches et ne passant pas par la France a été créé entre les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche et l'Italie, le 15 janvier 1998, mais il n'est pas à ce jour opérationnel.

Seul un corridor, qui repose sur des accords de coopération, est opérationnel. Il s'agit du corridor BELIFRET dont le trajet est Anvers, Bruxelles, Luxembourg, Lyon, Turin, Gênes, La Spezia, Gioia Tauro en Italie. Ce corridor repose sur un accord du 26 novembre 1997 et il est opérationnel depuis le 12 janvier 1998, il a été étendu à Marseille et à l'Espagne le 12 janvier 1998 puis à Milan le 24 octobre 1998, mais son trafic est resté pendant de nombreux mois très confidentiel.

Au 30 avril 2000, seulement 2.000 trains avaient emprunté ce corridor, soit 1,5 million de tonnes transportées, avec toutefois un trafic croissant, de 500.000 tonnes en 1998, 700.000 en 1999 et 1 million prévus en 2000. Le rythme de passage des trains, jusqu'à présent très faible (40 trains par mois en 1998) s'est accéléré pour atteindre 120 réservations par mois au printemps 2000.

Il existe un corridor de fret Est-Ouest reliant Glasgow en Grande-Bretagne à Sopron (frontière austro-hongroise), créé le 3 mars 1999. Il dessert Le Havre, Dunkerque et Metz, mais il ne fonctionne pas régulièrement.

Par ailleurs, un accord européen a été trouvé les 9 et 10 décembre 2000 conduisant à l'adoption d'un « paquet ferroviaire ». L'idée est de créer un réseau trans-européen de fret ferroviaire (RTEFF) avec une programmation des investissements nécessaires à la suppression des noeuds de congestion, la garantie des droits d'accès, l'interopérabilité des matériels et des procédures, etc...

Cependant, chacun sait que les réseaux de fret européens sont encore incompatibles et qu'il faudra du temps avant qu'une véritable coopération se mette en place.

(2) La tentative d'inverser l'échec du transport combiné

Ces trois dernières années, le transport combiné n'a cessé de chuter : il est passé de 13,9 milliards de tonnes/km en 1997 à 13,4 milliards de T/km en 1998 et 13,3 milliards de T/km en 1999. L'année 1999 a d'ailleurs été marquée par l'arrêt du dernier train régulier de transport combiné avec l'Allemagne.

Les causes de cet échec sont la saturation de certains terminaux et surtout la mauvaise qualité du service. Le problème se situe dans la disponibilité des moyens en locomotives et en agents de conduite, et la régulation des capacités de circulation entre les circulations de fret et de voyageurs, au profit de ces derniers.

Le gouvernement annonce que le transport combiné est une de ses priorités, ce qui va entièrement dans le sens préconisé par le Sénat. Cependant, les moyens d'investissement qui y sont consacrés sont dérisoires, puisque les subventions aux investissements s'élèvent à 170 millions de francs, dont 145 millions de francs seulement pour les subventions spécifiques aux terminaux de transbordement.

Les dotations au transport combiné

Aides à l'exploitation	260
Subventions aux investissements	170
<i>dont subventions spécifiques aux terminaux de transbordement</i>	<i>145</i>
Aides aux entreprises routières accédant au transport combiné	2
TOTAL	577

Face à la faiblesse des subventions, la SNCF doit agir sur la qualité du service, qui est, avec la capacité de l'infrastructure, un élément essentiel de la démarche vis-à-vis de la clientèle.

Un accord a ainsi été signé le 20 mars 2000 entre les acteurs du transport combiné en France : FNTR, SNCF, NOVATRANS et GNC afin, à titre d'expérimentation, de développer le trafic sur trois grandes liaisons en restaurant la régularité et la fiabilité des acheminements.

Le ministère lui-même semble toutefois pessimiste : « *en l'absence d'internalisation des coûts externes des différents modes, et face d'autre part aux difficultés qui subsistent en matière d'harmonisation de la réglementation sociale dans le transport routier, les conditions d'une concurrence loyale et équilibrée entre les différents modes de transport ne sont pas réunies* ».

4. Une solution partielle : le projet industriel de la SNCF

Le projet industriel constitue le troisième volet de la réforme ferroviaire mise en place en 1997. Il vise à mobiliser l'entreprise pour assurer le retour à l'équilibre de ses comptes et créer les conditions d'un développement durable et équilibré de ses activités.

Il s'agit d'un document concret élaboré en concertation avec le personnel et ses représentants.

La démarche vise, par la mise en place d'actions concrètes, à satisfaire le client.

Le premier projet industriel pour 1997-2000 était établi autour de trois thèmes - le client, l'entreprise et les hommes- avec 17 plans d'actions et 52 programmes prioritaires.

Au regard du client, les trois lignes directrices étaient : la valorisation des atouts spécifiques du train, la prise en charge globale des clients et la fidélisation.

En ce qui concerne son personnel, il visait à développer la responsabilisation et à renforcer la cohésion sociale en développant le dialogue et la concertation, en confortant les missions d'encadrement et en favorisant une culture de service au client.

Dans la maquette financière intégrée au projet industriel, l'entreprise prévoyait le retour à l'équilibre dès 1999-2000 y compris dans l'hypothèse la moins favorable d'évolution du trafic.

De fait, votre rapporteur note que cette démarche a commencé à tenir ses promesses, puisque la situation financière de l'entreprise s'est redressée, et même si ce redressement est en partie dû au retour de la croissance économique.

Pour 2000-2002, le projet industriel fixe des objectifs quantitatifs précis :

- une progression du trafic de voyageurs de 11 % ;
- une augmentation du trafic fret de 15 % (pour répondre à l'objectif de doublement du fret en 10 ans) ;
- un maintien de l'équilibre financier de l'entreprise.

S'agissant de la satisfaction du client, la SNCF s'efforce d'améliorer l'accueil dans les gares et les trains, les informations, la propreté...

Mais un des points essentiels du projet industriel est encore la réforme comptable, qui est devenue encore plus essentielle avec la régionalisation des services régionaux de voyageurs.

La réforme comptable de la SNCF et ses enjeux

La réforme comptable de la SNCF vise à mettre au point un système d'information unique et intégré, permettant d'établir les comptes sociaux de la SNCF, mais aussi des comptes de gestion.

Le principe de base de la réforme est d'affecter le plus directement possible les dépenses et les recettes à une unité comptable, chaque unité comptable étant rattachée à une activité (grandes lignes, TER, fret, Ile-de-France). Il s'agit également de définir les « règles de gestion » pour les refacturations internes entre les différentes activités.

Pour la première fois en 1999, les comptes de la SNCF ont été établis directement par chacune des activités et coordonnés par la direction du contrôle de gestion de la SNCF.

Dans le cadre de la régionalisation, les régions demandent des comptes plus fiables. Les moyens de production propres à l'activité TER et les prestations qu'elle réalise pour les autres activités sont désormais clairement définis. Cependant, les recettes continuent à être affectées aux activités en fonction d'observations statistiques.

B. LA STABILISATION DE LA DETTE DE RFF

1. La situation financière de RFF

L'exécution du budget de RFF pour 1999 a conduit aux résultats suivants pour l'exercice :

- un excédent brut d'exploitation de 3,7 milliards de francs ;
- un résultat d'exploitation de - 1,2 milliard de francs ;
- un résultat net négatif de - 10,4 milliards de francs, à comparer à une prévision de -11,7 milliards de francs et à un résultat net de - 13,7 milliards de francs en 1998 (-14,1 milliards de francs en 1997).

Le budget prévisionnel pour 2001 devrait se traduire par une amélioration du résultat net de RFF, en raison de l'amélioration du résultat d'exploitation due à l'augmentation des redevances liées notamment à la mise en service du TGV Méditerranée.

Le budget prévisionnel de RFF pour 2001 sera adopté par le conseil d'administration de l'établissement en décembre 2000.

C. DES RELATIONS FINANCIERES COMPLEXES

1. La réforme de 1997

La réforme de l'organisation du transport ferroviaire est principalement issue de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire. Ce texte comportait deux volets : la mise en place d'un établissement public propriétaire des infrastructures ferroviaires et responsable de leur financement (passé et à venir), ainsi que l'expérimentation de la régionalisation des services régionaux des services régionaux de voyageurs.

Le troisième volet de la réforme relève de la SNCF : c'est son projet industriel, destiné à accomplir la partie du redressement qui incombe à l'entreprise.

La loi du 13 février 1997 et les trois décrets d'application du 5 mai 1997 explicitent les rôles respectifs de l'Etat, de RFF et de la SNCF dans la nouvelle organisation du système ferroviaire.

• **L'Etat fixe la consistance et les caractéristiques du réseau ferroviaire** : il définit le schéma ferroviaire, décide de la création de nouvelles lignes ou sections de ligne et détermine les caractéristiques principales du réseau.

L'Etat verse par ailleurs au titre du budget des transports :

- à RFF : une contribution aux charges d'infrastructures (12,6 milliards de francs en 2001) à laquelle on peut ajouter la dotation en capital (12 milliards de francs en 2001) ;

- pour la SNCF : une contribution aux charges de désendettement allouée au service annexe d'amortissement de la dette (4,4 milliards de francs en 2001) + une contribution à l'exploitation des services régionaux de voyageurs, allouée pour partie aux régions (6,3 milliards de francs au total en 2001) + une compensation pour tarifs sociaux (1,9 milliard de francs en 2001) + une dotation aux charges de retraites (14,5 milliards de francs en 2001).

• **RFF, propriétaire des infrastructures, est responsable de la programmation, du financement et de la réalisation des investissements sur le réseau ferré national ainsi que de son entretien et de son exploitation.**

RFF définit les objectifs (niveau de service, de qualité et de productivité) et les principes de gestion relatifs à l'exploitation et à l'entretien des installations techniques et de sécurité, ainsi que ceux relatifs à la gestion du trafic et des circulations sur ce réseau.

RFF propose, à partir des besoins qu'il identifie en concertation avec la SNCF, les adaptations qu'il apparaît nécessaire d'apporter à la consistance et aux caractéristiques du réseau. Il définit les modalités de réalisation et les plans de financement correspondants.

Afin de prévenir toute dérive non maîtrisée de l'endettement du gestionnaire de l'infrastructure, l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997, précise que "*RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement*".

Cet article formalise un **impératif de rentabilité**. Il apporte donc sur ce point une réponse très claire à la question posée par le rapport Rouvillois sur la participation des collectivités publiques au financement des infrastructures ferroviaires. Cette règle signifie, en effet, que RFF ne financera les nouvelles infrastructures ferroviaires que dans la mesure où elles auront une rentabilité financière suffisante pour permettre un autofinancement des travaux envisagés, le reste du financement devant être assuré par les collectivités publiques.

RFF exerce lui-même la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement ou confie à la SNCF des mandats de maîtrise d'ouvrage, portant soit sur un ensemble d'opérations, soit sur une opération particulière.

- **La SNCF a un triple rôle :**

- **la SNCF entretient et gère le réseau pour le compte de RFF, selon les objectifs et principes définis par RFF.** La SNCF assure à ce titre l'établissement du graphique de circulation, la gestion du trafic, ainsi que la surveillance, l'entretien, la réparation et le dépassement des installations techniques et de sécurité. La SNCF est rémunérée par RFF pour l'exécution de ces missions, à hauteur de 17,2 milliards de francs pour 2000 ;

- **la SNCF utilise le réseau ferré en tant que transporteur**, en acquittant pour ce faire des redevances d'utilisation des infrastructures, à hauteur de 6,1 milliards de francs pour 1998 et de 10,3 milliards pour 1999 ;

- enfin, la SNCF exerce également pour RFF des missions de **maîtrise d'ouvrage déléguée** et de maîtrise d'ouvrage, pour lesquelles elle peut être mise en concurrence : la SNCF est ainsi actuellement en concurrence avec d'autres entreprises pour la partie strictement génie civil du TGV-Est. La SNCF est toutefois obligatoirement maître d'ouvrage pour ceux des travaux qui sont réalisés sur le réseau existant.

2. Les relations financières entre le budget des transports terrestres, Réseau ferré de France et la SNCF

Les principaux transferts financiers entre l'Etat, la SNCF et RFF s'établiraient donc comme suit en 2001 :

Relations financières entre l'Etat, RFF et la SNCF en 2001 (hors Ile-de-France et ministère de la Défense)

(en milliards de francs)

Contributeur Bénéficiaire		Etat	SNCF	RFF	
SNCF	Contribution au désendettement :	4,4		Rémunération du gestionnaire d'infrastructures	17,2 *
	Dotations aux services régionaux	6,3			
	Compensations tarifaires	1,9			
	Dotations charges de retraites	14,5			
	<i>Sous-total SNCF</i>	28,7			
RFF	Contribution au désendettement	12,6	Péages 10,3*		
	Dotations en capital	12,0			
	<i>Sous-total RFF</i>	24,6			
	TOTAL	53,3			

* chiffres 2000

3. L'épineuse question des redevances

De 1997 à 1998, le montant des redevances d'utilisation de l'infrastructures versées par la SNCF à RFF a été plafonné par le décret n°97-446 du 5 mai 1997 à 5,85 milliards de francs puis 6 milliards de francs, à volume constant et consistance du réseau inchangé.

Pour 1999, le barème des redevances a été sensiblement revalorisé, pour atteindre 9,8 milliards de francs. Les barèmes des redevances d'infrastructures versées par la SNCF à RFF ont été relevés par l'arrêté du 8 juillet 1999. Compte

tenu du volume de circulation prévu par la SNCF en 1999, le nouveau barème a conduit à un montant prévisionnel de redevances de 9.870 millions de francs (+ 61,7%) contre 6.105 millions de francs en 1998 et 5.908 millions de francs en 1997. Pour 2000-2001, le barème devrait rester inchangé, mais les redevances progresseraient grâce au trafic.

Les péages versés par la SNCF à RFF

	1997	1998	1999	2000 (e)
redevances d'infrastructures	5.908	6.105	9.856	10.138
facturations complémentaires	100	103	106	107
total	6.008	6.208	9.962	10.245

Le ministère de l'équipement, des transports et du logement faisait savoir l'an dernier que *« l'Etat s'est engagé à garantir à la SNCF des concours supplémentaires pour l'aider à faire face à ces augmentations sans compromettre son équilibre »*.

Faute de précisions sur cette compensation, votre rapporteur s'était interrogé sur la réalité de la compensation et sa nature. **En réponse au questionnaire pour le budget 2001, le ministère de l'équipement, des transports et du logement a bien voulu détailler le montant de la compensation.**

La hausse des redevances d'infrastructure fait en effet l'objet de compensations à la SNCF. En 1999, la hausse s'est élevée à 3,75 milliards de francs, résultant pour 3,5 milliards de francs de la revalorisation du barème et pour 200 millions de francs de l'évolution des trafics.

Au total, la compensation a représenté 3,158 milliards de francs, ce qui a laissé à la charge de la SNCF un coût net de 600 millions de francs, dont 400 millions de francs pour la revalorisation du barème et 200 millions de francs pour la hausse des trafics.

Mesure de compensation à la SNCF de la hausse des redevances à RFF

	Montant
Rémunération versée par RFF à la SNCF	600
Augmentation de la contribution de l'Etat à la SNCF au titre des services régionaux de voyageurs (hors régions expérimentatrices)	958
Transfert de dette au service annexe d'amortissement de la dette et transfert de taux par la création d'une franchise de soultte entre la SNCF et le SAAD	800
compensation transitoire de la hausse des redevances	800

(en millions de francs)

4. La mise en place du conseil supérieur du service public ferroviaire

Le Conseil supérieur du service public ferroviaire, institué par décret du 19 mars 1999, a été mis en place le 29 juin 1999 par le ministre de l'équipement, des transports et du logement, après que les nominations de ses membres soient intervenues selon les procédures prévues par décret.

Le Conseil est composé de 37 membres, dont dix élus (trois députés, trois sénateurs, deux conseillers régionaux, un conseiller général, et un maire), cinq représentants de l'Etat, quatre personnalités qualifiées, les deux présidents de la SNCF et RFF, onze représentants des salariés de la SNCF et un de RFF, des représentants des usagers et consommateurs et un représentant des chambres de commerce et d'industrie. M. Jean-Jacques FILLEUL, député d'Indre et Loire, est le président du Conseil.

La durée du mandat des membres est de trois ans renouvelable.

Le Conseil supérieur du service public ferroviaire est chargé de veiller « au développement et à l'évolution équilibrée du secteur ferroviaire, à l'unicité du secteur public ferroviaire, à la cohérence dans la mise en œuvre de ces orientations par les établissements publics RFF et SNCF, et au respect des missions de service public de ces deux établissements ».

Le Conseil **peut être consulté par le ministre chargé des transports** pour toute question relative à l'organisation et au fonctionnement du secteur public ferroviaire et à l'accomplissement des missions respectives des deux établissements publics, ainsi que sur les projets de textes législatifs et réglementaires et les projets de textes communautaires relatifs au transport ferroviaire.

Le Conseil effectuera, dans un délai de trois ans à compter de sa création, une évaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire, notamment en ce qui concerne la situation économique et financière du secteur, l'unicité du service public et les rapports sociaux.

Le Conseil **peut également s'autosaisir de certaines questions** entrant dans le champ de sa compétence et rendre publics des avis, observations et recommandations.

Enfin, il établit un rapport annuel, remis au Premier ministre, aux présidents des deux assemblées, et rendu public.

Plutôt que de créer un nouvel organisme dont il n'est pas encore prouvé qu'il apportera véritablement une valeur ajoutée dans le débat public relatif au transport ferroviaire, la priorité du gouvernement devrait être de trouver une solution à l'épineux problème, évoqué plus haut, de la dette ferroviaire.

D. LA REGIONALISATION DES SERVICES REGIONAUX DE VOYAGEURS

1. Un transfert progressif de compétences

Conformément à l'article 67 de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, le gouvernement a lancé une expérimentation sur la **régionalisation des services de voyageurs** dans 6 régions volontaires (Alsace, Centre, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Rhône-Alpes). Elle a été étendue, au 1er janvier 1999, à une septième région, le Limousin.

L'expérimentation a été engagée sur la base d'un audit des comptes des services régionaux de la SNCF commandité par les trois partenaires, l'Etat, l'Association des Présidents de Conseils Régionaux (APCR) et la SNCF, afin que le transfert de compétence puisse s'effectuer dans des conditions de clarté financière.

Pendant l'expérimentation, les régions assument pleinement la responsabilité de la définition des services régionaux de voyageurs. Elles ont la responsabilité de faire évoluer l'offre en l'ajustant au mieux des besoins des populations en liaison avec les autres autorités organisatrices dans leur domaine de compétence respectif, dans le cadre d'un schéma intermodal de transports.

L'Etat transfère aux régions candidates à l'expérimentation la part des concours financiers qu'il versait jusqu'ici à la SNCF au titre des services régionaux

de voyageurs. Ces concours ont été actualisés sur la base des conclusions du rapport d'expertise précité, qui avaient été acceptées par toutes les parties concernées.

Engagée le 1er janvier 1997, l'expérimentation devait arriver à son terme, le 31 décembre 1999, et faire l'objet d'un rapport d'évaluation devant le Parlement en vue d'un transfert définitif de compétence aux régions.

Sur l'initiative du Sénat, la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999 a prolongé l'expérimentation, qui devait se terminer au 31 décembre 1999, jusqu'au 31 décembre 2001.

Votre rapporteur souhaitait l'an dernier que ce sujet soit traité dans le projet de loi « solidarité et renouvellement urbain » et que les moyens nécessaires soient transférés. Le projet de loi prévoit effectivement la généralisation de la régionalisation au 1er janvier 2002, toutes les régions devenant des autorités organisatrices pour les transports ferroviaires régionaux.

2. L'évolution du trafic des services régionaux

L'expérimentation de la régionalisation des services de transport de voyageurs a permis d'améliorer la fréquentation des lignes régionales.

De 1996 à 1999, le trafic a progressé sensiblement moins vite dans les régions non expérimentales que dans les régions expérimentales, respectivement 6,3 % et 12,1 % bien que l'écart s'atténue. Les premiers mois de 2000 confirment la tendance à la progression du trafic.

Le trafic régional a progressé en 1999 de 7,2 % dans les sept régions volontaires (Alsace, Centre, Limousin, Nord-Pas de Calais, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes), contre 5,3 % pour les régions non expérimentales.

D'une manière générale, il semble que l'expérimentation ait créé un dynamisme nouveau. Des régions non expérimentales ont manifesté leur volonté de tisser d'ores et déjà des relations nouvelles avec la SNCF et ont conclu avec la SNCF de nouvelles conventions d'exploitation dans l'optique d'une transition vers la régionalisation (Aquitaine, Bourgogne, Haute-Normandie, Lorraine, Midi-Pyrénées, Picardie). Dans la perspective de la régionalisation, plusieurs régions ont souhaité amorcer des recompositions de dessertes, parfois importantes. Les recompositions les plus notables intervenues en 1999 concernent la Bourgogne, la Bretagne, la Lorraine, Midi-Pyrénées, la Basse-Normandie et la Picardie. Les régions ont également décidé de financer un programme d'acquisition de matériels neufs : les décisions et intentions d'investissement en matériel neuf

portent sur 3.100 millions de francs de commandes pour les 13 régions expérimentatrices.

3. Une vigilance est nécessaire sur les modalités financières du transfert

La réforme engagée par la loi solidarité et renouvellement urbains présente deux insuffisances majeures :

Tout d'abord, il faut noter le peu de fiabilité des comptes de la SNCF. Il n'existe pas actuellement de répartition fine des coûts de chaque branche d'activité de la SNCF (fret, voyageurs grandes lignes, TGV, TER...) sur la base de laquelle pourrait être évaluée correctement le coût des services régionaux de transport de voyageurs. Des efforts ont été accomplis, mais ils sont encore insuffisants.

Par ailleurs, le gouvernement a clairement souhaité limiter la compensation aux régions, en refusant de nombreux amendements sur le fondement de leur irrecevabilité financière.

Dans ces conditions, votre rapporteur estime qu'il conviendra d'être très vigilant quant à l'évolution des charges de ce secteur pour les régions.

A cet égard, la forte revalorisation de la dotation pour 2001 (+ 350 millions de francs) traduisant une « remise à niveau » des dotations, montre que d'importantes subventions devraient intervenir pour ne pas grever fortement les budgets d'investissement des régions.

Les transferts de ressources aux régions expérimentales se sont établis comme suit.

<i>(en millions de francs)</i>	Dotations régions expérimentatrices	Total dotations aux transports régionaux
1997	2.782,0	5.099,9
1998	2.812,6	5.155,5
1999	3.065,9	5.186,4
2000	3.096,6	5.928,1

Par ailleurs, la contribution des collectivités locales au financement des services d'intérêt régional a fortement progressé depuis 1997.

**Evolution de la contribution des collectivités locales au financement des services
d'intérêt régional**

	1995	1996	1997	1998
contribution totale	403	410	2 451	2 512
dont régions expérimentales	-	-	2 300	2 333,5

(en millions de francs courants)

En réponse à une question de votre rapporteur lors de son audition devant la commission des finances, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a indiqué que les dotations aux régions, nouvelles autorités organisatrices de transport, seront négociées et inscrites dans le projet de loi de finances pour 2002. Elles devraient représenter 1 à 1,2 milliard de francs. Votre rapporteur sera vigilant sur les modalités de cette compensation financière.

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET INTERURBAINS

I. LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE

Ces dernières années, les transports collectifs en Ile de France ont coûté de plus en plus cher à l'Etat, aux entreprises et aux usagers, le trafic, qui devrait fournir la recette principale, progressant en effet beaucoup moins que les coûts.

Pour 2001, ces questions restent toujours d'actualité. Toutefois, l'évolution positive du trafic et le succès de certaines opérations commerciales permettent de dresser un tableau plus favorable de la situation des transports collectifs en Ile-de-France depuis 1999. Cette situation, due en grande partie à l'amélioration de la conjoncture économique ne doit toutefois pas faire illusion : de très grands progrès doivent encore être accomplis pour satisfaire la clientèle.

A. *LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE DE FRANCE*

La très vive hausse des tarifs observable en Ile de France depuis plus de dix ans a été compensée sur la période par une érosion du trafic.

Simultanément, la hausse des coûts de fonctionnement des entreprises de transport collectif a excédé largement celle de leurs recettes commerciales.

Par conséquent, la pression sur les recettes financées par prélèvement obligatoires (indemnité compensatrice et versement de transport) a fortement augmenté.

La SNCF et la RATP ont entrepris de redresser cette situation, et des résultats sont perceptibles.

1. L'évolution des tarifs et des trafics

Les prix des transports en Ile-de-France fait l'objet de plusieurs mesures en 2000 :

- le prix du carnet de 10 tickets est porté à 58,00 francs (+5,45 %), le billet à l'unité, fixé à 8,00 francs, restant inchangé ;
- une augmentation moyenne des billets de 1,7 % est appliquée sur les réseaux RER (RATP et SNCF) et sur les lignes SNCF d'Ile-de-France ;
- le prix du billet n'augmente pas sur les lignes de bus des entreprises privées (afin que la tarification de ces réseaux rejoigne progressivement la tarification du réseau bus RATP) ;
- le prix des cartes Orange augmente une nouvelle fois plus sensiblement en zone centrale (+ 2,15 % pour la zone 1-2) qu'en zone éloignée (+ 1,6 % pour la zone 1-8), avec une hausse moyenne de 2,1 % pour l'ensemble des cartes ;
- la carte Orange annuelle (carte intégrale) n'est pas augmentée.
- enfin, la mise en place du dézonage du titre « Imagine R » pour les petites vacances scolaires et la création de la carte TRACE (pour les jeunes en parcours d'insertion), ont diminué les tarifs.

Compte tenu de ces évolutions, la hausse moyenne des tarifs en Ile-de-France a été de 2,7% au 1er juillet 2000.

Votre rapporteur note donc que des efforts sont réalisés afin de rééquilibrer les tarifs en faveur des voyageurs de banlieue parisienne. Ce rééquilibrage se justifie d'autant plus que l'offre de service augmente surtout en zone centrale, avec l'ouverture le 14 juillet 1999 de la ligne E du RER (Eole).

Au 1er juillet 2001, les tarifs progressent encore de 2,5 %.

Cependant, au total, il apparaît que la hausse des tarifs s'est ralentie depuis 1998 par rapport aux fortes augmentations des années 1993-1997. Cette évolution globale modérée, bien que supérieure à la hausse des prix, cache toutefois des évolutions très différenciées. En effet, la faible hausse de 1999 s'explique pour partie par l'impact de la création de la carte « Imagine R » en faveur des jeunes scolarisés, lycéens, apprentis et étudiants, qui permet d'économiser 45 % du prix des transports.

Parallèlement à une certaine modération des tarifs, le trafic s'est redressé sur la période 1997-2000, confirmant le lien important liant la demande et le coût du transport.

Evolution du trafic en Ile-de-France

(en millions de voyages)

	1993	1994	1995 (1)	1996	1997	1998	1999	2000
RATP	2 365	2 364	2 127	2 285	2 348	2 358	2 490	2 500
SNCF	554	537	487	510	519	528	548	510
APTR + ADATRIF	220	223	246	249	252	130	NC	NC

(1) Chiffres affectés par les grèves et attentats

Les efforts menés par la SNCF et la RATP en Ile-de-France pour reconquérir les usagers franciliens, ont donc porté leurs fruits.

A partir du second semestre 1999, le métro et le RER semblent avoir fait l'objet de reports de trafic vers EOLE suite à sa mise en service ; cependant la baisse du chômage et le renforcement de la croissance économique devraient entraîner une progression du trafic.

Les modifications liées à la simplification tarifaire ont joué un rôle dans l'évolution du trafic : création de la carte « Imagine R », réduction des tarifs pour les bus (un seul billet) et pour les RER (création d'un carnet de billets), suppression de la première classe, création du chèque-mobilité en faveur des chômeurs.

Trafic annuel brut de la RATP

	Trafic mesuré brut		
	1999 (observé)	2000 (e)	2001 (e)
Métro (y compris funiculaire)	1 190	1 208	1 214
RER	384	395	397
Réseaux de surface			
lignes d'autobus de Paris et Noctabus	353	356	358
lignes de banlieue et tramway	554	571	574
total RATP (avec Orlyval)	2 485	2 537	2 550

(en millions de voyages)

2. L'évolution des contributions administrées

L'insuffisance persistante des recettes commerciales a pesé sur les financements reposant sur les prélèvements obligatoires ; que ce soit le budget général avec l'indemnité compensatrice, ou le versement de transport, acquitté par les entreprises et rétrocédé aux compagnies de transport par le syndicat des transports parisiens.

• Le **versement de transport** est une taxe assise sur la masse salariale des entreprises de plus de 10 salariés.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (e)	2001 (e)
Produit global	8.411	9.368	10.015	10.082	11.145	11.869	12.691	13.130	13.670	14.250
villes nouvelles	421	451	486	489	545	585	625	647	674	703

Pour 1999, les prévisions de rentrées du versement transport inscrites au budget du STP étaient de 12.400 millions de francs. **Ce montant a été largement dépassé, puisque les rentrées se sont élevées à 13.130 millions de francs**, les résultats de 1998 ayant déjà été très supérieurs aux prévisions (+ 630 millions de francs) à la suite de la reprise économique.

Pour 2000, il était prévu une augmentation du produit de près de 500 millions de francs (soit 12.950 millions de francs). Or, cette prévision sera de nouveau dépassée, puisque l'on estime que le versement atteindra 13.130 millions de francs.

Alors que ces dernières années, le rendement du versement de transport n'avait pas progressé grâce à la prospérité des entreprises franciliennes, mais grâce à des relèvements successifs de taux (1988, 1991, 1993 et 1996) et des extensions d'assiette (en 1993, à l'ensemble de la masse salariale et non plus à la masse sous plafond de la sécurité sociale, en 1995, aux entreprises installées dans les villes nouvelles), il enregistre désormais une progression très forte due à l'amélioration de la situation économique. **On pourra notamment observer que, selon les estimations, le produit du versement transports atteindra 14,25 milliards de francs en 2001, soit environ le double de son montant il y a dix ans (en 1990, le versement avait atteint 7,2 milliards de francs).**

· **Par ailleurs, les contributions publiques évoluent comme suit :**

		voyageurs	Etat	collectivités locales
1996	RATP	8 072	4 875	2 496
		40,50%	24,50%	12,50%
	SNCF	3 963	929	398
		38,10%	8,90%	3,80%
1997	RATP	8 506	4 828	2434
		42,40%	24,10%	12,10%
	SNCF	4 152	1 124	482
		39,90%	10,80%	4,60%
1998	RATP	9 090	4 567	2 334
		44,00%	22,10%	11,30%
	SNCF	4 225	750	321
		38,30%	6,80%	2,90%
1999	RATP	9 504	4 691	2 396
		44,30%	21,90%	11,20%
	SNCF	4 308	929	398
		37,40%	8,10%	3,50%
2000	RATP	9 738	3 802	1 612
		44,40%	17,30%	7,30%
	SNCF	4 547	1 577	694
		37,50%	13,00%	5,70%

La part du financement de l'Etat dans l'exploitation de la RATP a décliné régulièrement depuis 1996, passant progressivement de 24,5 % à 17,3 %. Dans le même temps, la contribution des voyageurs a progressé de 40,5 % en 1996 à 44,0 % en 1998 pour se stabiliser depuis. Tout comme l'Etat, les collectivités locales ont réduit leur part au financement de l'exploitation, mais pour se consacrer davantage à l'investissement.

En ce qui concerne le réseau SNCF d'Ile-de-France, les contributions sont très différentes puisque la subvention de l'Etat varie sensiblement, entre 7 % en 1998 et 13 % en 2000, mais avec un niveau relativement bas. La part des voyageurs reste globalement stable sur la période, entre 37 % et 39 %. Le financement des collectivités locales passe de 4 % à 6 % en cinq ans, mais avec de légères variations.

Au total, c'est l'impact du versement transport qui fait la différence : alors que les contributions publiques et celles des voyageurs couvraient 78 % des

dépenses d'exploitation de la RATP entre 1996 et 1999, elles ne représentent plus que 70 % du total en 2000, le reste provenant du versement transport. Concernant le réseau SNCF, ces contributions augmentent de 50 % à 56 % en 2000.

Pour 2001, les contrats passés entre le syndicat des transports parisiens et les entreprises SNCF et RATP prévoient des recettes totales de trafic évoluant comme le prix des services, et des contributions forfaitaires en légère baisse.

B. UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENT RÉDUIT

1. Le programme d'investissement de la RATP

On peut rappeler que les projets d'investissement de la RATP pour la période 1999-2001 s'articulent autour de 4 orientations principales :

- **développer la capacité de transport** dans le cadre du programme d'extensions de réseaux financé par le biais des XIème et XIIème contrats de plan Etat/Région Ile-de-France (535 millions de francs en 2000, 616 millions de francs en 2001) ;

- **accroître sensiblement l'attractivité de l'offre de transports**, et plus particulièrement le niveau de qualité de service offert aux voyageurs (accessibilité des réseaux, accueil/vente, confort, information, sécurité ferroviaire) ;

- **développer les programmes de modernisation des systèmes de télécommunication et d'information** tout en préservant le programme d'entretien et de modernisation du patrimoine ;

- **assurer le renouvellement du matériel roulant** en fin de durée de vie et la livraison des rames nécessaires aux extensions de réseaux.

En 1999, les dépenses d'investissement (programme et hors programme) de la RATP ont représenté environ 4,2 milliards de francs, dont 303 millions de francs pour l'extension des réseaux, 1,3 milliard de francs pour la modernisation et le gros entretien, 1,6 milliard de francs pour le matériel roulant et 782 millions de francs pour l'amélioration de la qualité de service.

Le montant des investissements est donc en baisse de 388 millions de francs par rapport à 1998. Cette diminution porte essentiellement sur les opérations d'extension des réseaux (- 376 millions de francs) après la réalisation de la ligne 14.

Les actions menées dans le cadre de l'amélioration de la qualité de service concernent notamment la poursuite du programme d'équipement et d'amélioration des stations de métro et des pôles multimodaux. Les dépenses liées à l'acquisition de matériel roulant, qui ont diminué de 111 millions de francs, concernent d'une part le réseau ferré (principalement rames RER à 2 niveaux M12N et MP 89) pour 1 milliard de francs et d'autre part le réseau bus (remplacement des autobus SC10 à la fin 2001) pour 568 millions de francs.

En 2000, les dépenses pour les extensions de réseaux sont consacrées pour leur quasi-totalité à la poursuite des programmes en cours : extensions de METEOR, du tramway T1 Bobigny-Noisy-le-Sec, et du Tran Val de Marne (TVM) vers la Croix de Berny. En 2001, ce même schéma se reproduit plus une affectation prévue de 41 millions de francs aux études des opérations du XIIème plan avec pour priorité principale la mise en œuvre de la rocade tramway. S'y ajoutent 99 millions de francs affectés au réseau principal du plan de déplacements urbains (PDU) au titre de la qualité de service.

En matière d'attractivité de l'offre de transport, les principales opérations en 2000 et 2001 seront : la poursuite des adaptations des infrastructures liées à la mise en service des rames à deux niveaux sur la ligne A du RER, l'achèvement courant 2001 de l'amélioration de la sécurité ferroviaire sur la ligne B du RER (mise en place d'un système de contrôle de vitesse), l'amélioration des liaisons entre les différents réseaux dans les grandes gares du RER, l'achèvement de l'équipement des gares et du métro en dispositifs anti-fraude et du programme de terminaux de vente de nouvelle génération, la poursuite des opérations de réfection des gares et stations, l'augmentation de capacité de transport de la ligne 13, l'adaptation de l'atelier de Rueil, la poursuite du programme de restructuration des réseaux de bus avec radiolocalisation par satellite, enfin la mise à niveau du centre de bus de l'est parisien, à Bussy-Saint-Germain. Les ressources diminuent pourtant : de 870 millions de francs en 2000 à 650 millions de francs en 2001.

Au total, le programme d'investissement sur 1999-2001 est faible, en raison de moyens réduits.

2. Des programmes financiers réduits malgré le contrat de plan

Malgré le démarrage du contrat de plan Etat régions, l'enveloppe globale d'investissements de la RATP stagne, du fait d'économies substantielles sur l'amélioration de l'exploitation essentiellement.

Le programme d'investissements de la RATP

	Programme 1999	Programme 2000	Prévision 2001
--	----------------	----------------	----------------

infrastructures nouvelles (CPER)	303	548	715
Amélioration de l'exploitation	782	870	650
Modernisation et gros entretien	1 284	1 200	1 300
Matériel roulant	1 590	1 470	1 450
participations financières	21	10	-
hors programme	233	200	200
total	4 213	4 298	4 315

(en millions de francs)

L'objectif est essentiellement de maîtriser l'endettement, comme le montre le tableau ci-après :

	Résultats	Projet			
	1999	2000	2001	2002	2003
total investissements	4 213	4 298	4 315	4 659	6 020
dont contrats de plan	303	548	715	1 059	2 420
conséquences liées aux investissements	792	182	52	10	123
endettement total	26 418	26 269	26 445	26 574	26 840

(en millions de francs)

Si les investissements réalisés au titre des contrats de plan Etat-région Ile-de-France augmenteront de manière très significative dans les années à venir, de 303 millions de francs en 1999 à 2,4 milliards de francs en 2003, cette progression spectaculaire ne doit pas faire illusion. **Au moins jusqu'en 2002, le volume global d'investissement restera sensiblement le même. De ce fait, l'endettement total devrait être stabilisé autour de 26,5 milliards de francs, avant de remonter en 2003.**

L'examen des programmes d'investissement de la SNCF et de RFF en Ile-de-France donnent des résultats similaires.

	1999 (réalisé)	programme 2000	Prévisions 2001
gares	365	644	770
matériel roulant neuf	606	550	760
transformation de matériel roulant	165	186	220
établissements du matériel	33	-	-
extensions de réseau	231	7	92
total SNCF	1 400	1 586	1 586

(en millions de francs courants)

Le programme d'investissement de RFF en Ile-de-France

	réalisation 1999	programme 2000	prévisions 2001
régénération	320	359	NC
développement	499	398	NC
<i>dont extension de réseau</i>	<i>353</i>	<i>238</i>	NC
<i>dont sécurité ferroviaire</i>	<i>44</i>	<i>76</i>	NC
<i>dont amélioration qualité de service</i>	<i>90</i>	<i>84</i>	NC
<i>dont amélioration exploitation</i>	<i>5</i>	-	NC
productivité	5	-	NC
autres	10	-	NC
total RFF	834	757	non défini

Même si le programme d'investissement de RFF en Ile-de-France pour 2001 n'est pas encore défini, le niveau des investissements ferroviaires en région Ile-de-France ne devrait pas progresser sensiblement compte tenu de la faible progression de l'investissement de la SNCF et de la réduction globale du programme d'investissement de RFF.

3. Le contrat de plan Etat-région Ile-de-France

Dans le cadre du contrat de plan Etat-région Ile-de-France portant sur la période 2000-2006, la région et l'Etat se sont engagés conjointement sur une liste d'opérations correspondant à un programme de travaux de 22 milliards de francs, dont 5,46 milliards financés par l'Etat, 10,8 milliards financés par la région répartis en 8 463 millions de francs de subventions et 2 337 millions de francs sous la forme de prêts bonifiés, et 3 326 millions de francs provenant de concours des collectivités locales.

Les clés de financement entre l'Etat et la région, hors participation d'autres partenaires, sera en moyenne de 30 % de subvention de l'Etat, 50 à 60 % de subvention de la région et 10 à 20 % de prêts bonifiés de la région. Les transports en commun en site propre pour autobus seront subventionnés à parité par l'Etat et la région. De plus, un montant de 3.925 millions de francs sera consacré à la qualité de service, dont 2 milliards de francs à la mise en œuvre des actions découlant du plan de déplacement urbain (PDU), 605 millions de francs à l'amélioration de la qualité de service dans les gares et 1,3 milliard de francs à la rénovation du matériel roulant de la SNCF.

Pour l'essentiel, les opérations inscrites aux nouveaux contrats de plan sont encore en phase d'études, comme le montrent les subventions dégagées pour 2000 et 2001.

Les contributions financières de l'Etat et des autres collectivités publiques relatives aux opérations du contrat de plan en 2000 représentent 72 millions de francs pour l'Etat, 375 millions de francs pour la région Ile-de-France, et 7 millions de francs pour les autres collectivités locales. La région Ile-de-France apporte de plus 94 millions de francs sous forme de prêts spéciaux.

C. L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA RATP

1. Le budget de la RATP

L'exercice budgétaire 1999 se solde par un excédent budgétaire de 26,6 millions de francs.

Résultat d'exploitation 1999 (en millions de francs)

	Réalisation 1999
Recettes commerciales	14 416,3
dont recettes totales du trafic *	12 968,0
dépenses de fonctionnement	14 476,1
solde de petit équilibre (I)	- 59,8
dotation aux amortissements	2 861,6
charges nettes hors transport **	4 428
concours équilibre	7 532,2
solde (II)	3,8
solde (II-I)	- 56
report à nouveau de l'année 1998	22,8
Résultat 1999	26,6

* y compris compensations tarifaires

** charges financières, insuffisance du compte retraites, charges exceptionnelles

Le trafic ayant atteint le niveau historiquement le plus élevé de l'entreprise, avec 24,9 milliards de voyages en 1999 (+ 3 %), les recettes en provenance des voyageurs se sont élevées à 9 milliards de francs hors taxes, soit une augmentation de 4,6 % à comparer à une hausse tarifaire de 3,7 %. Parmi les produits, les contributions versées par l'Etat, le syndicat des transports parisiens, et les collectivités locales au titre des compensations tarifaires se sont élevées à 3,96 milliards de francs, soit une progression de 11,9 % en raison notamment de la carte Imagine'R.

Les dépenses de fonctionnement atteignent 14.476 millions de francs, soit une progression de 2,2 % en francs constants. Les frais de personnel progressent de 2,5 %.

Les dotations nettes aux amortissements progressent de 8,1 % et sont la conséquence des opérations d'investissement menées depuis quelques années, et notamment de la mise en service de Meteor.

On remarquera que le solde de petit équilibre, qui est la différence entre les recettes commerciales (incluant les compensations tarifaires) et les dépenses de fonctionnement, s'améliore de 273 millions de francs, mais reste négatif, à 60 millions de francs. **Même avec les subventions pour tarifs sociaux, la RATP ne parvient pas à dégager des recettes susceptibles de couvrir ses frais de fonctionnement.**

Pour 2000, les prévisions font état de recettes commerciales sensiblement supérieures aux dépenses de fonctionnement, ce qui permettrait enfin à l'entreprise d'atteindre un point d'équilibre partiel.

Prévisions d'exploitation pour 2000

Recettes commerciales	16 899
dont recettes totales du trafic *	15 674
dépenses de fonctionnement	13 933
dotation aux amortissements	1 966
charges nettes hors transport **	5 317
Résultat prévu	150

(en millions de francs)

2. L'évolution de l'endettement

Depuis 1992, les charges financières ont évolué de la manière suivante :

(en millions de francs)

1992	1.860
1993	1.814
1994	1.805
1995	1.923
1996	1.941
1997	1.898
1998	1.787
1999	1.767

La baisse des charges financières nettes (- 60 millions de francs) en 1999, malgré la hausse de l'endettement net (+ 610 millions de francs) résulte de l'incidence des remboursements d'emprunt à taux élevé et des opérations de swap.

Le niveau d'endettement net (endettement long-terme- trésorerie court terme) est en effet passé de 25,8 milliards de francs en 1998 à 26,4 milliards de

francs en 1999, soit une hausse de 610 millions de francs en un an. Cette augmentation s'explique par un besoin de financement de long terme de 766 millions de francs pour 4,2 milliards de francs d'investissements. Les ressources long terme de l'entreprise proviennent essentiellement de la capacité d'autofinancement (3,1 milliards de francs), des cessions d'actifs (95 millions de francs) et des subventions d'investissement.

Les perspectives d'évolution de l'endettement de la RATP pour les prochaines années sont largement conditionnées par la couverture des investissements par l'autofinancement généré, lequel est désormais influencé du fait de la contractualisation, par le niveau de résultat dégagé par l'entreprise.

L'ensemble des investissements 2000-2003 conduiront donc à augmenter la dette de 367 millions de francs, conséquence de la limitation du financement des investissements à 85 % du titre 1 (sauf contrats de plan). Les investissements correspondant au programme interne de la RATP sont quasiment couverts par l'autofinancement. L'endettement total de la RATP serait donc de 26,84 milliards de francs en 2003, ce qui est le chiffre retenu dans le contrat STP/RATP.

D. DES REFORMES CONCERNANT LE SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS

Le syndicat des transports parisiens (STP), autorité organisatrice des transports collectifs en Ile-de-France, est un établissement public à caractère administratif associant paritairement l'Etat (douze représentants au conseil d'administration dont le Préfet de région) et les huit départements d'Ile-de-France (douze représentants au conseil d'administration : cinq pour Paris et un pour chacun des sept autres).

Le STP, en conformité des règles de coordination des transports, fixe les relations à desservir, désigne les exploitants, définit le mode technique d'exécution des services, les conditions générales d'exploitation et les tarifs à appliquer.

En Ile-de-France, les transports collectifs restent ainsi largement de la responsabilité de l'Etat qui assure la tutelle du syndicat des transports parisiens (STP) ainsi que des deux principales entreprises de transport (SNCF et RATP). Cette implication de l'Etat est sans équivalent en province, où les transports collectifs urbains sont de la responsabilité des collectivités locales et où celle des services régionaux de voyageurs devrait être transférée aux régions.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement a donc engagé en février 1999 un projet de réforme du syndicat des transports parisiens

qui comprenait deux volets, d'une part l'entrée de la région Ile-de-France au conseil d'administration du STP, l'Etat restant majoritaire, d'autre part la contractualisation (recettes, charges, offre de transport, qualité de service) avec les entreprises de transport.

Le projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains prévoit l'entrée de la région Ile-de-France au conseil d'administration du STP. Par ailleurs la région contribuera, comme les autres membres du STP, au financement de l'exploitation, soit environ 1,5 milliard de francs en 2000. En contrepartie, la contribution de l'Etat est diminuée du même montant.

Le décret du 6 juillet 2000 modifiant les décrets relatifs à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne et portant statut du syndicat des transports parisiens prévoit des conventions pluriannuelles entre la RATP, la SNCF et le STP.

Elles ont pour objectif principal de rompre avec le mécanisme de l'indemnité compensatrice et de responsabiliser les deux entreprises publiques sur des objectifs de service (en volume et en qualité), de trafic et de maîtrise des charges.

Ainsi, pour la première fois, la contribution de l'Etat au fonctionnement des transports en Ile-de-France sera versée directement au syndicat des transports parisiens, autorité organisatrice des transports, qui sera responsable de sa répartition entre les entreprises de transport sur la base d'une contractualisation avec les entreprises comprenant des engagements sur le niveau du service rendu.

Conséquence de la réforme, pour l'année 2000, les circuits financiers sont modifiés et il convient de distinguer deux périodes :

- du 1er janvier au 31 juillet 2000, les subventions d'exploitation ont été versées par les collectivités publiques aux entreprises comme antérieurement ;

- à partir du 1er août 2000, l'indemnité compensatrice est supprimée. Il s'y substitue, dans le cadre de la contractualisation entre le STP et les deux entreprises publiques de transport, des contributions pour l'exploitation des transports publics, mentionnées dans les contrats et décomposées en compensations tarifaires, rémunérations des ventes de billets, contribution forfaitaire, bonification, provisions et autres subventions exceptionnelles. Elles sont versées directement au STP, qui se charge de les répartir entre la SNCF et la RATP pour honorer les contrats signés entre ces deux entreprises.

Votre rapporteur approuve cette réforme, en ce qu'elle vise à accroître la responsabilité des acteurs publics de transport en Ile-de-France. Il en attend toutefois des résultats concrets, notamment en termes de qualité de service.

II. LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE

Les transports collectifs de province ne bénéficient pas de concours de l'Etat au titre du fonctionnement, mais seulement au titre de l'investissement (à l'inverse des transports parisiens).

Une dotation globale de 785 millions de francs en autorisations de programme est prévue dans le projet de loi de finances pour 2001.

A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

1. Les opérations aidées par l'Etat

a) La réalisation de métros et tramways de province

Les modalités du concours de l'Etat au financement de la réalisation de métros et tramways dans les agglomérations de province ont été déterminées par une circulaire ministérielle du 28 février 1994. Le taux de subvention est modulable (de 20 % à 50 %) et son montant est plafonné par kilomètre, pondéré par la longueur totale du réseau construit. 785 millions de francs d'autorisations de programme sont prévus pour 2001.

Les opérations susceptibles de bénéficier de l'aide de l'Etat sont les suivantes :

- Nantes : tramway, ligne 3 nord, deuxième phase, liaison Nantes-Vertou
- Maubeuge : site propre bus
- Valenciennes : tramway 1ère ligne
- Toulouse : Val-prolongement ligne A
- Toulon : tramway.

b) Les contrats pluriannuels de modernisation et d'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains

Les subventions de l'Etat pour les études de déplacements et pour les études et programmes d'amélioration de la qualité et de la productivité des

transports urbains sont attribuées aux autorités organisatrices de transports urbains dans le cadre des contrats de modernisation pluriannuels.

Cette politique contractuelle en faveur de la modernisation des réseaux urbains de transport collectif vise plus particulièrement le soutien des réseaux de villes moyennes, la réalisation des axes lourds pour autobus, et l'amélioration des conditions d'exploitation du réseau et le niveau du service offert à l'usager.

L'autorité organisatrice s'engage pour sa part sur la réalisation d'indicateurs de gestion, reflétant les améliorations apportées à la qualité du service offert à l'usager, à la productivité du réseau et aux conditions financières de l'exploitation.

En outre, depuis 1998, l'Etat a, dans le souci d'aider les autorités organisatrices de transports urbains à acquérir des équipements concourant à renforcer la sécurité, la surveillance et la présence humaine sur les réseaux de transport en commun de province, subventionné les dépenses correspondantes à hauteur d'un maximum porté de 30% à 50% lorsque, au niveau de l'agglomération, un contrat local de sécurité a été élaboré entre l'autorité organisatrice et l'exploitant en liaison avec les autorités locales de l'Etat.

En 1999 et au 1er août 2000, de nombreuses agglomérations ont bénéficié de l'aide de l'Etat au titre des contrats de modernisation des transports urbains ; les conventions d'études avec les autorités organisatrices de transports urbains ont pour certaines d'entre elles fait l'objet d'une subvention du FITTVN (au total 908 millions de francs).

Pour 2001, une dotation de 555 millions de francs est demandée pour financer la mise en œuvre des plans de déplacement urbain tant en province qu'en Ile-de-France, de nouveaux contrats de modernisation, les aides aux collectivités pour les équipements de sécurité ainsi que la poursuite des études de déplacements et des enquêtes ménages.

**Principales villes bénéficiaires de l'aide de l'Etat au titre des contrats pluriannuels
(1998)**

(en millions de francs)

Lyon.....	28,0
Annecy.....	26,1
Toulon.....	28,07
Strasbourg.....	22,2

2. La répartition du financement des transports collectifs urbains

a) Le financement de l'exploitation et des investissements

En 1998, dernière année de référence, pour l'ensemble des réseaux de transports urbains de province, le montant total des charges d'exploitation a été de 15.954 millions de francs soit 78,2 % du total des charges.

Le montant total des investissements a été de 4.435 millions de francs, ce qui conduit à une charge globale de 20.389 millions de francs pour l'ensemble de l'exploitation et de l'investissement.

Le financement de ces charges est assuré par les usagers, les employeurs et les contribuables, les besoins de financements complémentaires pour les investissements étant couverts par emprunt.

Le compte emplois-ressources de l'ensemble des réseaux de transports urbains de province en 1998 peut être présenté comme suit :

	Montant (en MF)	Pourcentage
Emplois		
<i>a) Fonctionnement</i>		
Charges d'exploitation	15.954	78,2 %
<i>b) Investissements</i>		
Subventions d'équipement à des tiers, études, terrains, bâtiments...	4.435,4	21,8 %
Total	20.389,4	100 %
Ressources		
Usagers (recettes tarifaires)	5.188	23,7 %
Employeurs (versement de transport)	10.056	46,0 %
Contribuables locaux	4.169	19 %
Participation de l'Etat (DG + subventions)	919	4,2 %
Autres (hors emprunts)	1.553	7,1 %
Total	21.885	100 %

b) L'évolution du versement de transport

Au 1^{er} juillet 2000, 182 autorités organisatrices de province, représentant une population totale de 21,7 millions d'habitants, ont institué et perçoivent le versement de transport.

- 20 autorités organisatrices peuvent percevoir le versement de transport à un taux maximal de 1,75 % (ou 1,80 % dans les cas prévus par la loi) au titre de la réalisation d'une infrastructure de transport subventionnée par l'Etat ;

- 47 autorités organisatrices de plus de 100.000 habitants, perçoivent un versement transport dont 36 au taux maximal de 1 % (ou 1,05 % dans les cas de majoration prévus par la loi) ;

- 115 autorités organisatrices de 20.000 à 100.000 habitants perçoivent un versement transport dont 56 au taux maximal de 0,55 % (ou 0,60 % dans les cas prévus par la loi).

Le produit net du versement de transport pour la province a été de 10.209 millions de francs en 1998 soit un accroissement de 5,7 % par rapport à 1997.

B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

1. Les contrats Etat-départements

Les aides de l'Etat pour les études, le développement et la promotion des transports collectifs non urbains, désormais attribuées en application de la circulaire de la direction des transports terrestres du 21 décembre 1994, visent à :

- favoriser les coopérations entre réseaux interurbains et urbains, entre réseaux ferroviaires et réseaux de transports routiers régionaux pour permettre la continuité multimodale des déplacements (par exemple aux pôles d'échanges), ou encore par l'harmonisation tarifaire entre les services régionaux, départementaux et urbains ;

- permettre une répartition de l'offre de transport sur l'ensemble du territoire en particulier dans les zones spécifiques (rurales et périurbaines par exemple) ;

- valoriser les réseaux existants en améliorant la qualité du service offert (notamment la modernisation des parcs d'autocars).

Les aides apportées au titre de ces dispositions nouvelles ont été sensiblement réduites depuis 1995, comme le montre le tableau ci-dessous, malgré une reprise en 1999 et 2000.

contrats de modernisation Etat-départements (XIème plan)

	1995	1996	1997	1998	1999	1er août 2000
investissements des départements	79,2	70,4	16,9	15,0	49,15	25
aides de l'Etat	23,1	20,6	4,9	4,6	14	7,6

(en milliers de francs)

2. Les contrats Etat-régions

Les opérations engagées ou réalisées à ce jour au titre du volet des contrats de plan sont reprises dans le tableau ci-après. Le montant total des investissements inscrits aux contrats de plan en cours était de 4 milliards de francs, le taux d'exécution ressort à 107,4 %.

L'exécution du XIème plan (métropole)

	Contrats de plan	Besoins 1999 établis par les préfets	Programmation ministère 1999	Exécution	Taux d'exécution
Fer transports collectifs	2.931,28	511,8	407,5	3.095,8	105,6%
Etudes	0,2	0	0	0,2	100,0%
Transport combiné + 5341/10	283,4	110,7	22,9	90,6	32,0%
Voies navigables	190,6	43,9	76,4	180,0	94,5%
Frac transports	40,35	5,02	9,4	41,3	102,4%
VNF subventions	0	23,4	0	-	-
FARIF (île de France)	630	4,5	130	969,1	153,8%
Transports terrestres	4.075,83	699,4	646,3	4.377,0	107,4%

(en millions de francs)

Concernant les engagements pris dans le cadre du volet ferroviaire des contrats de plan pour la période 2000-2006, le gouvernement a décidé de

consacrer 7,6 milliards de francs d'investissements sur le réseau classique. La négociation de ces contrats de plan permet d'envisager un montant total d'investissement de 24 milliards de francs.

Les projets retenus dans le cadre de ces contrats de plan correspondent pour partie à la nécessité de désaturer et de fluidifier les axes ou les noeuds les plus chargés, d'un point de vue à la fois voyageurs et fret. C'est le cas des opérations prévues sur l'artère Nord-Est, dans le sillon mosellan, en plaine d'Alsace ou sur les complexes ferroviaires de Lyon, Bordeaux et Toulouse. Un certain nombre de projets ont également été retenus pour les gains de temps et l'amélioration de la qualité de service qu'ils procuraient. Le cas des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper profite aux trafics interrégionaux mais un certain nombre de projets visent à l'amélioration de la desserte régionale de voyageurs. Enfin, les contrats de plan ont permis de programmer la réalisation de projets périurbains comme les tram-trains de Mulhouse et Strasbourg ou les aménagements permettant des dessertes TER cadencées en périphérie de agglomérations de Toulouse, Marseille ou encore Nantes.

CHAPITRE IV

LES VOIES NAVIGABLES

Jusqu'en 2000, les crédits des voies navigables étaient presque totalement débudgétisés :

- les crédits de l'Etat étaient inscrits sur le FITTVN pour 500 millions de francs en 2000 ;

- le reste était pris en charge par voies navigables de France (VNF) qui bénéficie de ressources propres affectées.

Pour 2001, la suppression du FITTVN aboutit à la réintégration des crédits des voies navigables dans le budget général.

A. LA GESTION DU FITTVN AU TITRE DES VOIES NAVIGABLES

1. L'exercice 1999

• **Pour les investissements gérés directement par l'Etat sur le réseau des voies navigables**, 19 millions de francs ont été engagés au titre des recettes encaissées en 1999 :

- 4,1 millions de francs l'ont été en faveur des investissements du port autonome du Havre pour des travaux sur le canal du Havre à Tancarville (protection des berges et renouvellement des rails de roulement de la porte aval) ;

- 4,15 millions de francs pour le port autonome de Marseille, au titre des études et travaux sur les canaux Martigues-Marignagne; de Fos à Bouc et d'Arles à Fos ;

- 3,85 millions de francs ont été attribués au port autonome de Dunkerque pour la remise en état des ouvrages d'art du canal de Dunkerque à Valenciennes, de l'écluse de Mardyck et de l'écluse des Dunes;

- 1,5 million de francs ont été consacrés aux études réalisées par le service technique central des ports maritimes et des voies navigables ;

- 5,4 millions de francs ont enfin été alloués à diverses opérations (travaux de restauration des berges de l'Adour et de la Nive dans les Pyrénées-Atlantiques, automatisation de l'écluse du canal de Luçon, étude des réparations du quai de Tournis en Haute-Garonne) ainsi qu'au versement d'une indemnité d'expropriation de 3 millions de francs pour des propriétés immobilières situées dans l'emprise de l'ancien projet de liaison à grand gabarit Saône-Rhin.

• Pour les subventions d'investissement destinées aux voies navigables, 431 millions de francs ont été programmés et ont été affectés au titre des subventions d'investissement aux voies navigables.

L'exécution s'écarte de la programmation initiale sur les points suivants :

- une enveloppe de 15 millions de francs en tranche ferme et 19,6 millions de francs en programme complémentaire était prévue pour la poursuite des études des grandes liaisons Seine Est et Seine Nord ; or la totalité des crédits précédemment affectés pour ces études n'ayant pas été totalement consommée, VNF n'a pas eu à faire de demande de subventions complémentaires au titre de 1999 pour poursuivre les études en cours. Les crédits ont été redéployés sur des opérations de restauration et de modernisation du réseau ;

- le retrait de la Saône de la concession de la compagnie nationale du Rhône en vertu de la loi du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire a conduit à réaffecter à VNF, nouveau maître d'ouvrage, la subvention pour la réalisation des travaux de la plate forme de Pagny ;

- enfin les demandes de subventions inférieures aux prévisions ont conduit à redéployer les crédits disponibles au profit de VNF.

Ainsi, 416 millions de francs ont été affectés à VNF sur les 4 catégories de voies navigables et 15 millions de francs ont été engagés au titre de la poursuite du financement de l'aménagement de la vallée du Lot.

2. L'exercice 2000

Pour l'ensemble de l'année, 570 millions de francs ont été inscrits sur le chapitre 2 du FITTVN, dont 517 millions de francs pour les subventions à Voies navigables de France, 15 millions de francs pour l'aménagement de la vallée du Lot et 38 millions de francs pour les travaux de sécurité et de préservation d'ouvrages fluviaux sur les voies restant gérées par l'Etat. La consommation des crédits est élevée : au 18 août 2000, le taux d'engagement des autorisations de programme s'établissait ainsi à 81,5 %.

B. LA GESTION DE VNF

1. Les ressources de VNF

Les ressources de Voies navigables de France proviennent des utilisateurs du réseau et sont complétées par des subventions de l'Etat, des collectivités territoriales et de l'Allemagne. Les ressources propres de l'établissement comprennent trois types de contributions à partir desquelles sont financés ses moyens de fonctionnement et d'investissement :

- **la taxe hydraulique**, payée par les personnes et organismes qui prélèvent de l'eau dans le réseau ou qui en rejettent. C'est la principale ressource de Voies navigables de France. Elle devrait s'établir à 525 millions de francs en 2000. Son estimation pour 2001 est de l'ordre de 530 millions de francs.

- **les péages**, payés par les transporteurs de marchandises, les transporteurs de passagers et, plus généralement, tous les bateaux circulant sur le réseau, hormis quelques exceptions. Le péage marchandises rapportera en 2001, 44 millions de francs et le péage plaisance 21 millions de francs.

- **les ressources du domaine**, confié par l'Etat à VNF. Les différentes amodiations du domaine public fluvial rapporteront en 2001 environ 67 millions de francs (l'évolution des barèmes et la mise en place progressive d'une démarche plus commerciale se référant au prix du marché ont fait augmenter cette ressource de façon significative) ;

Les ressources propres représentent donc au total 666 millions de francs en 2001. S'y ajoutent la contribution générale de l'Etat aux investissements ainsi que sa contribution à des investissements individualisés de même que la participation des collectivités territoriales aux travaux de restauration du réseau dans le cadre des programmes cofinancés ou d'extension et de développement du réseau dans le cadre des contrats de plan.

Les ressources propres de VNF sur 1997, 1998, 1999 (réalisées), et en 2000 et 2001 (prévisions) s'établissent ainsi :

(En millions de francs)

	1997	1998	1999	2000	2001
--	------	------	------	------	------

Taxe hydraulique	519,00	501,00	529,8	525	530,0
Péages					
. marchandises	39,7	43,8	48,7	45,0	44,0
. plaisance	18,1	19,7	21,2	20,0	21,0
Redevances domaniales	25,30	37,6	57,1	76,0	67,0
Droits de pêche et de chasse	3,70	3,90	4,00	3,80	4,0
TOTAL	605,80	606,00	660,8	669,8	666,0

Par ailleurs, VNF bénéficie de subventions, détaillées ci-après.

En 1999, la dotation du FITTVN avait augmenté fortement (+ 102 millions de francs) pour accroître l'effort de restauration du réseau existant et le niveau de service des infrastructures, de même qu'en 2000. Pour 2001, les chiffres ne représentent que des estimations, compte tenu de la nécessité de réintégrer des crédits du FITTVN.¹

(En millions de francs)

	Etat (FITTVN)	Collectivités territoriales et Union européenne	Allemagne (1)	TOTAL
1999	442,63	79,43	8,00	530,06
2000	515,00	200,00		715,00
2001	515,00	210,00	0	725,00

(1) Réalisation du polder d'Erstein sur le Rhin

¹ D'une manière générale, la comparaison des dotations d'une année sur l'autre est très difficile car les chiffres donnés dans les réponses aux questionnaires budgétaires varient sans cesse. Par exemple, l'an dernier, le tableau indiquait 548 millions de francs de dotations en 1999, alors qu'elles se sont élevées à 530 millions de francs. Il en est de même des données, plus que fluctuantes, sur les ressources propres de Voies navigables de France.

2. Les dépenses de VNF

a) Les dépenses d'entretien

Les dépenses d'exploitation sont constituées essentiellement des achats d'approvisionnement, des achats de sous-traitance et loyers, des charges de personnel et des autres charges de gestion courante qui comprennent l'exécution des dispositions financières de la convention passée avec l'Etat et relative à la mise à disposition des 5.500 agents des services de navigation, ainsi que le reversement à la CNR des redevances qu'elle percevait au titre de l'article 35 du code du domaine fluvial avant la création de VNF.

	1999	2000	2001 (e)
entretien-exploitation	244,7	313,0	260,0
fonds de concours à l'Etat	35,6	36,0	36,0
TOTAL	281,3	349,0	296,0

Après une forte revalorisation en 2000, qui s'est expliquée par la hausse de la subvention du FITTVN, les dépenses d'entretien pour 2001 devraient rechuter sensiblement en 2001.

b) Les dépenses d'investissement

Tout comme les dépenses d'entretien, le programme d'investissement de VNF a connu une très forte augmentation en 1999 et 2000 grâce à la hausse de la subvention du FITTVN, mais les prévisions pour 2001 font état d'une réduction des moyens.

	1999	2000	2001 (e)
développement du réseau	97,2	251,6	194,3
travaux réalisés par la CNR et EDF	3,6		
restauration du réseau	518,7	564,4	592,3
études générales et environnement	18,3	25,7	29,0

TOTAL	637,7	841,7	815,6
-------	-------	-------	-------

c) Les dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement s'élèvent à 360 millions de francs en 1999, dont 125 millions de francs de charges de fonctionnement et de personnel proprement dites de l'établissement public ; le solde étant lié à des reversements de concessions (47 millions de francs), la dotation aux amortissements et provisions (148,7 millions de francs) et des abandons de créances (37,9 millions de francs). Pour 2000, les dépenses de fonctionnement propres de VNF devraient fortement augmenter pour s'établir à 150,75 millions de francs.

C. L'AMÉNAGEMENT DES LIAISONS INTER-BASSINS À GRAND GABARIT

Trois liaisons fluviales à grand gabarit figurent au schéma directeur des voies navigables. Pour deux d'entre elles, les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, seule la phase des études préalables a pour l'instant été engagée. Pour la troisième, la liaison Rhin-Rhône, le Gouvernement a confirmé l'abandon du projet qui devait en constituer l'achèvement.

A la suite de l'abandon du projet, il est prévu que les ressources précédemment affectées au canal au titre de l'électricité produite sur le Rhône (en vertu de l'article 36 de la DOADT du 4 février 1995) permettent, d'une part de conforter la Compagnie nationale du Rhône, d'autre part de réaliser des projets cohérents avec les politiques de transport, d'aménagement du territoire et d'environnement annoncées par le gouvernement, au bénéfice notamment des régions concernées par le projet de canal.

1. Le projet Seine-Nord

Inscrite au schéma directeur des voies navigables d'avril 1985 et au schéma directeur transeuropéen des voies navigables à grand gabarit d'octobre 1993, le projet de liaison fluviale Seine-Nord a pour but de relier la Seine et l'Oise au réseau des canaux du nord de la France et du Bénélux par un canal à grand gabarit de classe Vb, permettant l'acheminement régulier de chargement pouvant atteindre 4.400 tonnes.

Le débat public, mené de novembre 1993 à novembre 1994, a conclu à l'opportunité de la liaison est à l'origine du lancement des études préliminaires de tracé, conduites par l'établissement public Voies navigables de France, dont les résultats présentent pour la section Noyon-Canal Dunkerque-Escaut, une famille

de fuseaux proches de canal de St-Quentin. Le coût de réalisation de ce projet, long d'une centaine de kilomètres, et estimé à environ 15 milliards de francs valeur 1995.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement dispose depuis juin 1998 du rapport que le préfet de la région Picardie lui a remis à l'issue de la concertation sur le choix du fuseau de tracé, dans la partie centrale du projet, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut.

Parallèlement, un certain nombre d'aspects font l'objet d'analyses spécifiques. Il s'agit en particulier de l'évaluation socio-économique du projet et des aménagements connexes sur l'Oise à l'aval de Compiègne et sur le canal Dunkerque-Escaut, ainsi que de l'appréciation de l'impact du futur canal sur les ports normands et Dunkerque.

Ces différentes études ont été financées sur les crédits du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN), à hauteur de 20 millions de francs pour 1996, 21 millions de francs pour 1997 et 20 millions de francs pour 1998.

Sur la base de ces études, le ministre a confié début 1999 au Conseil général des ponts et chaussées une mission d'évaluation du projet et de proposition d'un scénario d'aménagement dont les conclusions seraient, selon le ministère, disponibles pour préparer les décisions gouvernementales sur les futures étapes du projet dans le cadre du schéma de services de transports et des prochains contrats de plan Etat-régions.

Votre rapporteur, qui souhaite que le ministre se prononce rapidement sur le tracé du canal Seine-Nord, et que ces études aboutissent effectivement rapidement, de manière à ne pas retarder la mise en œuvre de ce projet, que la commission d'enquête sénatoriale sur les infrastructures avait estimé prioritaire a obtenu comme réponse une forme de déclaration de principe : *« le ministère de l'équipement, des transports et du logement soutient le projet Seine-Nord et entend poursuivre son élaboration en engageant en priorité l'aménagement des extrémités nord et sud de la liaison, de façon à développer le transport fluvial dans les bassins concernés et améliorer la desserte fluviale des ports de Dunkerque, Rouen et Le Havre ».*

Il lui a également été précisé que des travaux seront engagés dans le cadre des contrats de plan Etat-région.

« Sur le bassin Nord-Pas-de-Calais, il importe d'abord de rehausser les ponts sur le canal Dunkerque-Escaut et un programme va être engagé dans le cadre du contrat de plan Etat-région 2000-2006. D'autre part, pour conforter la croissance du mode fluvial entre Le Havre et le bassin parisien, la

modernisation des barrages et écluses de la Seine est prévue au titre des contrats de plan entre l'Etat et les régions Ile-de-France et Haute-Normandie.

En ce qui concerne plus particulièrement l'Oise qui est déjà à grand gabarit, l'aménagement à un gabarit supérieur n'est plus envisagé dans le cadre du projet Seine-Nord et un plan d'aménagement, s'inscrivant à la fois dans une logique de développement du transport fluvial, de sécurité des ouvrages de navigation et de lutte contre les inondations, a été défini. Dans ce cadre, un programme prioritaire comprenant principalement la modernisation des barrages est proposé aux régions Ile-de-France et Picardie en accompagnement des contrats de plan. Une première phase de travaux pourrait être ainsi engagée dès la période 2000-2006. ».

Votre rapporteur attend toutefois la phase de lancement concrète du projet.

2. La liaison Seine-Est

La maîtrise d'ouvrage des études de cadrage de la liaison Seine-Est a été confiée à VNF au mois de juin 1995. La zone d'étude s'étend depuis le nord de l'Aisne canalisée jusqu'au sud de la partie amont de la Seine entre Montereau et Nogent-sur-Seine.

L'achèvement de ces études, initialement annoncé pour la fin 1997, n'a toujours pas abouti deux ans plus tard. Le ministère annonce que les éléments mis en évidence par ces études « pourront » être pris en compte dans l'élaboration de schémas de services multimodaux de transport prévus par la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire portant révision de la LOADT de 1995.

Votre rapporteur, qui constatait l'an dernier la faiblesse des engagements du gouvernement concernant ce projet, voit ses craintes se confirmer.

D. LES AMÉNAGEMENTS À GRAND GABARIT

Les travaux sur la Moselle, la Lys et la Deûle et le Canal du Rhône à Sète ont fait l'objet de contrats de plan et ont été réalisés ou sont en voie d'achèvement.

Le projet de mise à grand gabarit de la section Bray-Nogent a connu un premier engagement avec une première phase d'aménagement à 1.000 tonnes. Cet aménagement est conçu comme la première étape d'une mise à grand gabarit de 3.000 tonnes. Les deux premières phases de travaux, constituées par la reconstruction des ouvrages de Vezoult (barrage et écluse) sont achevés. La poursuite de l'aménagement est inscrite aux contrats de plan 2000-2006 des

régions Champagne-Ardennes (35 millions de francs) et Ile-de-France (102 millions de francs).

MODIFICATIONS DE CRÉDITS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

I. MODIFICATION DE CRÉDITS NON RECONDUCTIBLES

III. Transports et sécurité routière

1. Transports (transports terrestres)

- 110.000 francs sur le **titre IV**, chapitre 44-20, article 30 « actions de concertation et d'animation »

II. ARTICLE 60 *BIS* (NOUVEAU)

L'Assemblée nationale a adopté un amendement d'origine gouvernementale visant à maintenir aux employeurs situés dans les villes nouvelles le remboursement du versement transport après abrogation du périmètre d'urbanisation.

Au terme de l'article L. 2531-2 du code général des collectivités territoriales, les entreprises publiques et privées sont assujetties à un versement de transport lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés.

L'article L. 2531-6 du même code définit les modalités d'acquittement du versement au syndicat des transports parisiens (STP) et les conditions de son remboursement. Deux catégories d'entreprises bénéficient d'un remboursement : celles qui justifient un logement permanent de leurs salariés ou du remboursement de leurs transports, et celles qui sont établies dans les périmètres des villes nouvelles.

Les employeurs des villes nouvelles sont remboursés pour les salariés employés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des villes nouvelles, lorsqu'ils y sont établis depuis moins de cinq ans. Au-delà de cinq ans d'installation, le remboursement est réduit d'un cinquième chaque année. Le remboursement s'éteint donc à la dixième année d'installation. Il s'agit bien évidemment d'inciter à l'implantation de nouvelles activités dans ces villes.

Or, le gouvernement s'est engagé dans une sortie progressive du dispositif des villes nouvelles. Il s'agit de transférer aux collectivités locales l'ensemble de leurs prérogatives normales, notamment en matière d'urbanisme.

Concernant la ville nouvelle d'Evry, un décret du 29 août 2000 a fixé au 31 décembre 2000 l'achèvement des opérations de construction. En application de l'article L. 5341-2 du code général des collectivités locales, au terme d'un délai de six mois suivant la date de publication du décret, le syndicat d'agglomération nouvelle pourra se transformer en communauté d'agglomération, selon les dispositions prévues par la loi du 12 juillet 1999 sur l'intercommunalité.

L'amendement gouvernemental vise à maintenir les avantages acquis des entreprises récemment implantées dans les villes nouvelles ou qui souhaiteraient le faire d'ici le 31 décembre 2000 pour la ville d'Evry, alors même que le périmètre de l'agglomération nouvelle sera abrogé. L'achèvement des opérations de construction ne devrait pas concerner les villes nouvelles de Cergy et Saint-Quentin-en-Yvelines avant 2002.

Le remboursement du versement transport aux entreprises situées dans le périmètre des cinq villes nouvelles en Ile-de-France coûte 150 millions de francs par an.

Sans se prononcer sur l'ensemble de la réforme des villes nouvelles et les modalités de désengagement de l'Etat, il n'y a pas lieu de s'opposer au maintien d'un avantage acquis pour les entreprises implantées dans les villes nouvelles.

<p>Réunie le jeudi 23 novembre 2000, sous la présidence de M. Alain Lambert, président, la commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption de cet article.</p>

EXAMEN EN COMMISSION

Dans sa séance du mardi 7 novembre 2000, la commission a procédé à l'examen des crédits de l'équipement, des transports et du logement, **III. Transports, 1. Transports**, sur le rapport de **M. Auguste Cazalet**, rapporteur spécial.

Un large débat s'est ensuite engagé, dans lequel sont intervenus **MM. Jacques Oudin et René Ballayer, Mme Maryse Bergé-Lavigne et M. Maurice Blin**.

En réponse à M. Jacques Oudin, **M. Auguste Cazalet** a précisé que la SNCF réalisait en ce moment des efforts pour mettre en place une comptabilité analytique, mais que celle-ci n'était pas encore opérationnelle. Il a ajouté que les contributions publiques au secteur ferroviaire pouvaient être estimées à 65 milliards de francs par an, comme l'avait déclaré M. Louis Gallois, président de la SNCF.

S'agissant de la dette ferroviaire, il a confirmé qu'elle s'élevait à 253 milliards de francs, dont 60 %, soit 150 milliards de francs pour Réseau ferré de France (RFF), le reste étant supporté par la SNCF ou figurant dans un compte « hors-bilan » de cette société.

En réponse à M. René Ballayer, il a expliqué que la diminution de la contribution de l'Etat aux charges de pension de la SNCF s'expliquait par la hausse des cotisations, due en partie à la politique de recrutement de l'entreprise sous l'effet des trente-cinq heures.

En réponse à Mme Maryse Bergé-Lavigne, il a déclaré qu'il était favorable à l'amélioration des réseaux de transports dans la vallée d'Aspe, notamment de la voie ferroviaire, mais il a estimé que la réouverture de la ligne « Pau-Canfranc » lui semblait, au fil des ans, de plus en plus irréaliste.

En réponse à M. Maurice Blin, il a expliqué que le chiffre d'affaires de la SNCF au titre des trains à grande vitesse (TGV) continuait à progresser de 7,7 % en 1999, et constituait de ce fait une part toujours croissante du résultat de l'entreprise, alors que le chiffre d'affaires du fret avait baissé de 2,3 % dans la même période, malgré les nombreuses déclarations gouvernementales en faveur de ce mode.

A l'issue de ce débat, la commission a décidé d'attendre l'audition de M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, avant de se prononcer sur les crédits de l'équipement des transports et du logement - III. Transports et sécurité routière : 1. Transports.

Réunie le mardi 21 novembre 2000, sous la présidence de **M. Alain Lambert, président**, la commission des Finances a décidé de proposer au Sénat de rejeter les crédits du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Réunie le mardi 7 novembre 2000, sous la présidence de M. Alain Lambert, président, la commission des Finances a examiné, sur le rapport de **M. Auguste Cazalet, rapporteur spécial**, les crédits du ministère de l'équipement, des transports et du logement **III - transports et sécurité routière- 1. - Transports**

Réunie le mardi 21 novembre 2000, elle a décidé de **proposer au Sénat de rejeter les crédits du ministère de l'équipement, du logement et des transports**

Elle a confirmé sa position lors de sa réunion du jeudi 23 novembre 2000, après avoir pris acte des modifications apportées par l'Assemblée nationale, **et elle a émis un avis favorable à l'adoption de l'article 60 bis rattaché.**