

N° 86

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1996.

## 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 1997, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Alain LAMBERT,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

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

ANNEXE N° 18

**ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME :**

**II - TRANSPORTS : TRANSPORTS TERRESTRES**

*Rapporteur spécial : M. Auguste CAZALET*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Jean Cluzel, Henri Collard, Roland du Luart, Jean-Pierre Masseret, Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. Philippe Marini, vice-présidents ; Emmanuel Hamel, René Régnauld, Alain Richard, François Trucy, secrétaires ; Alain Lambert, rapporteur général ; Philippe Adnot, Denis Badré, René Ballayer, Bernard Barbier, Jacques Baudot, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Guy Cabanel, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Yvon Collin, Jacques Delong, Yann Gaillard, Hubert Haenel, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, Marc Massion, Michel Mercier, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, Jacques Oudin, Maurice Schumann, Michel Sergent, Henri Torre, René Trégouët.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2993, 3030 à 3035 et T.A.590.

Sénat : 85 (1996-1997).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS</b> .....	5
<b>CHAPITRE PREMIER : PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS</b> .....	9
<b>I. ÉVOLUTION D'ENSEMBLE</b> .....	9
<b>II. PRÉSENTATION DES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS</b> .....	10
A. LES CONCOURS DE L'ETAT AU TRANSPORT FERROVIAIRE (AGRÉGAT 01).....	10
B. LA CONTRIBUTION DE L'ETAT AUX TRANSPORTS URBAINS D'ILE DE FRANCE (AGRÉGAT 02).....	11
C. LA CONTRIBUTION DE L'ETAT AUX TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE (AGRÉGAT 03).....	12
D. LES CRÉDITS AFFECTÉS AUX VOIES NAVIGABLES .....	12
E. LES AUTRES CRÉDITS (AGRÉGATS 04, 05 ET 06).....	13
<b>CHAPITRE II : LA SNCF DANS L'ATTENTE DE SON DESENDETTEMENT</b> .....	15
<b>I. LE FLÉCHISSEMENT DE L'ACTIVITÉ DE LA SNCF</b> .....	15
A. LE TRAFIC VOYAGEURS.....	15
B. LE TRAFIC MARCHANDISES .....	17
C. LES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF.....	18
<b>II. LE NOUVEAU PLAN DE REDRESSEMENT DE LA SNCF</b> .....	20
A. LA SÉPARATION DES INFRASTRUCTURES ET DE L'EXPLOITATION.....	20
B. LA RÉGIONALISATION DES SERVICES RÉGIONAUX DE VOYAGEURS .....	26
C. LE PROJET INDUSTRIEL.....	28

<b>III. LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SNCF RESTERA FRAGILE.....</b>	<b>30</b>
A. LES EXERCICES 1995 ET 1996 .....	30
1. <i>L'exercice 1995</i> .....	30
2. <i>L'exercice 1996</i> .....	32
B. L'ENDETTEMENT DE LA SNCF .....	32
<b>CHAPITRE III : LES PROBLÈMES DIFFICILES DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE.....</b>	<b>37</b>
A. LE FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE.....	38
1. <i>L'évolution de la contribution de l'Etat</i> .....	38
2. <i>L'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation</i> .....	39
B. LES INVESTISSEMENTS DESTINÉS AU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES.....	40
1. <i>L'évolution des concours de l'Etat</i> .....	40
2. <i>Les investissements en cours de réalisation dans le cadre du contrat Etat-Ile de France 1994-1998</i> .....	40
3. <i>Les objectifs à long terme : le nouveau schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France</i> .....	41
C. L'ÉVOLUTON DE LA SITUATION DE LA RATP .....	41
1. <i>L'évolution du trafic</i> .....	41
2. <i>L'évolution de la situation financière de la RATP</i> .....	43
<b>CHAPITRE IV : LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE.....</b>	<b>47</b>
A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS .....	48
1. <i>Les concours de l'Etat</i> .....	48
2. <i>La répartition du financement des transports collectifs urbains</i> .....	51
B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS .....	52
1. <i>Les contrats Etat-départements</i> .....	53
2. <i>Les contrats Etat-régions</i> .....	54

<b>CHAPITRE V : LES VOIES NAVIGABLES</b> .....	55
<b>A. L'ÉVOLUTION DES DOTATIONS DE L'ETAT</b> .....	55
<b>B. LES MOYENS ET L'ACTION DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE</b> .....	56
1. <i>Les comptes de VNF</i> .....	56
2. <i>Le contrat de plan Etat-VNF</i> .....	58
<b>C. LE POINT SUR LES LIAISONS À GRAND GABARIT</b> .....	59
<b>D. LE FRÉMISSEMENT DU TRAFIC FLUVIAL</b> .....	64

## PRINCIPALES OBSERVATIONS

### Première observation

Les crédits affectés aux transports terrestres restent globalement stables en 1997. Les crédits de la section transports terrestres proprement dite régressent très légèrement (- 0,1 %). Si l'on considère l'ensemble des crédits d'Etat affectés au secteur, l'évolution est légèrement positive (+ 0,2 %). En effet, on doit alors ajouter aux 44,56 milliards de francs de la section, 240 millions de francs en provenance du fonds d'aménagement de l'Ile-de-France (FARIF)<sup>1</sup> et 1,42 milliard de francs en provenance du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN)<sup>2</sup>.

Toutefois, cette progression n'est due qu'à un seul poste : la subvention de fonctionnement aux services régionaux de voyageurs de la SNCF (+ 800 millions de francs). Il ne faut en effet pas cacher que ce projet de budget marque une sorte de tournant dans la doctrine de l'équipement public en France, puisqu'une **pause des investissements est déclarée**. Certains symboles sont ainsi remis en cause, au moins dans leur calendrier de réalisation : le TGV-Est, le canal Rhin-Rhône. Car investissement signifie endettement. Notre pays prend conscience qu'il doit étaler ses ambitions en fonction de ses capacités financières. Il n'y a pas de solution simple : les nouveaux investissements seront de plus en plus coûteux, notamment du fait des contraintes d'environnement et des exigences des riverains, et de moins en moins rentables. Il sera donc nécessaire d'en répartir la charge dans le temps.

### Deuxième observation

L'événement marquant de ce budget est **la réforme de l'organisation du transport ferroviaire en France**, contenue dans le projet de loi portant création de l'établissement public "Réseau ferré national".

Cette réforme comporte deux volets : le premier consiste à séparer le financement de l'infrastructure de l'exploitation du réseau ; le second porte sur l'expérimentation de la régionalisation des services régionaux de voyageurs.

---

<sup>1</sup> A raison de 120 millions de francs pour la SNCF et 120 millions de francs pour la RATP (subventions d'investissement).

<sup>2</sup> A raison de 281 millions de francs pour les voies navigables et 1.142 millions de francs pour le transport ferroviaire et le transport combiné.

**Pour l'avenir de la SNCF, le premier volet est le plus important.** Il s'agit en effet de créer les conditions d'un redressement financier durable de l'entreprise en la débarrassant des charges liées à l'infrastructure. Dans son principe, le raisonnement est de simple bon sens : on ne demande pas aux usagers de la route, des voies navigables ou des airs de financer et de gérer intégralement le réseau routier, les fleuves ou les aéroports. Il s'agit en effet d'infrastructures d'intérêt public dont il revient à la collectivité de définir les contours et d'assumer une partie de la charge. Il doit en aller de même avec le réseau ferroviaire. Dans ses conséquences, ce raisonnement a une grande portée : la SNCF est déchargée pour l'avenir des investissements portant sur le réseau, et pour le passé de la dette accumulée en vue du financement de celui-ci (cette dette étant constituée d'emprunts directs et de déficits liés à ces emprunts). A l'exception de l'exercice 1995 dont les résultats ont été exceptionnellement détériorés par les grèves de la fin de l'année, la SNCF n'est pas structurellement déficitaire dès lors que les infrastructures ne pèsent plus sur elle.

**Non seulement, ce dispositif atténue l'endettement actuel de la SNCF, mais il la débarrasse de la principale cause de cet endettement. Seul le recours à cette méthode permet de garantir la survie de l'entreprise.**

Le problème est-il pour autant résolu ? Pas tout à fait. Il reste en effet deux interrogations majeures. La première porte sur le financement de l'établissement public RFN. Il récupère l'actuelle contribution aux charges d'infrastructures, mais cela ne suffira pas aux charges annuelles des 125 milliards de francs de dette que la SNCF devrait lui transférer. Pour 1997, une dotation en capital est envisagée. Elle ne résout pas complètement la difficulté : elle sera prélevée sur les recettes de privatisation dont la consistance est mal connue aujourd'hui ; elle ne sera pas récurrente alors que les intérêts d'une dette le sont par nature.

La seconde interrogation porte sur l'avenir de RFN. Doit-il prendre exemple sur les sociétés d'autoroutes et ne financer que des investissements rentables que le péage permet d'équilibrer ? Doit-il se comporter comme un levier budgétaire plus classique, la collectivité prenant en charge l'essentiel du financement des infrastructures comme elle le faisait jadis des routes ?

**Pour l'organisation du transport ferroviaire en France, le second volet constitue une petite révolution.** Inspiré par les travaux de notre collègue Hubert Haenel, la régionalisation des services régionaux de voyageurs tend à créer davantage de réalisme, de proximité du terrain dans la gestion des liaisons collectives intra-régionales. A l'évidence, l'Etat n'est pas le bon échelon pour cette gestion. Mais pour les régions, il s'agit d'un véritable défi, car il leur appartiendra de faire des choix entre les différents modes de transport, notamment en fonction de leurs coûts. Or les recettes des *services ferroviaires régionaux* représentent moins de la moitié de leurs charges (environ 4 milliards de francs sur 10 milliards de francs).

L'épreuve sera donc difficile, mais votre rapporteur ne doute pas de la nécessité de l'expérimentation engagée, tant il est vrai que l'Etat, les régions et la SNCF y ont un intérêt commun.<sup>1</sup>

### Troisième observation

**Les indemnités compensatrices destinées au transport collectif en Ile-de-France connaissent une augmentation sensible en 1997 de 129,7 millions de francs, surtout pour la SNCF Ile-de-France (+ 10,1 %).** Cette augmentation fait toutefois suite à une réduction de 484 millions de francs en 1996, probablement trop optimiste, puisque le versement de transport n'aura pas eu le rendement espéré.

Ainsi, le Syndicat des transports parisiens (STP) escomptait une recette de 11,8 milliards de francs en 1996. Elle sera plus vraisemblablement comprise entre 11,2 et 11,6 milliards de francs, ce qui compromet les rentrées de 1997 (estimées à 11,97 milliards de francs).

Dans ce contexte, votre rapporteur s'interroge sur les effets réels de la politique tarifaire consistant à augmenter la part de l'utilisateur dans le financement du transport public en Ile-de-France. **De 1991 à 1996, les tarifs des transports en commun ont augmenté de 21,7 % de plus que l'inflation, et pourtant la part de l'utilisateur est restée stable, à 36,9 % des charges d'exploitation.** L'effort ainsi demandé aux franciliens qui prennent le métro, le bus ou le RER, essentiellement pour se rendre sur leur lieu de travail ou pour chercher un emploi, paraît mal récompensé. Il en est de même de celui des entreprises, qui voient augmenter régulièrement les taux du versement de transport, qui pèse sur les charges salariales et donc sur l'emploi.

### Quatrième observation

**Les crédits d'investissement destinés à la réalisation de nouveaux équipements de transport collectif marquent la pause en crédits de paiement, tant en Ile-de-France qu'en province.** En Ile-de-France, ils s'élèvent à 660 millions de francs (contre 848,3 millions de francs en 1996) et en province, à 509,8 millions de francs (contre 627,1 millions de francs en 1996).

En Ile-de-France, ces crédits concerneront les deux nouvelles lignes ferroviaires Est-Ouest de Paris (Eole et Météor) ainsi que la gare Masséna, la desserte du Stade de France à Saint-Denis en vue de la coupe du monde de football de 1998 et la ligne C du RER.

---

<sup>1</sup> Le report du projet de loi relatif au Réseau ferré national n'aura pas d'influence sur l'expérimentation. Lors de son dernier conseil d'administration, la SNCF a décidé d'engager l'expérimentation avec Rhône-Alpes.

En province, ils concerneront les métros de Lille, Lyon, Toulouse et Rennes et les tramways de Rouen, Orléans, Montpellier, Strasbourg et Clermont-Ferrand.

### **Cinquième observation**

Bien que faisant l'objet d'un volume de crédits restreint au sein de ce budget, **le transport routier** et **le transport par voie d'eau** sont l'objet d'une attention particulière.

Le transport routier bénéficiera de 65,8 millions de francs, dont 45 millions pour la mise en oeuvre du contrat de progrès qui a pour but d'améliorer la vie des entreprises et des conducteurs. En outre, 350 millions de francs pourraient être prévus sur le FITTVN pour le transport combiné.

Les voies navigables bénéficieront de 20 millions de francs en faveur de la batellerie et de 280 millions de francs en provenance du FITTVN en faveur des investissements et de l'exploitation de Voies navigables de France (VNF). Sur proposition du comité de gestion du fonds, ces crédits devraient être majorés de 69 millions de francs. Toutefois, les pistes sont quelque peu brouillées s'agissant des choix en matière de liaisons à grand gabarit. Le canal Rhin-Rhône est aujourd'hui contesté du fait de son coût très élevé, estimé par l'Inspection générale des finances et le conseil général des Ponts et chaussées à 28 milliards de francs 1995, et à cause de son impact sur l'environnement. En revanche, la liaison Seine-Nord, qui était prioritaire en 1994 puis était passée au second rang derrière Rhin-Rhône, pourrait retrouver à nouveau le premier rang. Son coût est plus modeste (12 milliards de francs) et son tracé commence à prendre tournure, puisque son fuseau devrait être défini en janvier prochain. VNF est maître d'ouvrage de cette liaison, mais le contrat de plan qui doit lier l'établissement public à l'Etat se fait attendre, si bien que ses priorités en matière d'investissement tardent à être proclamées.

## CHAPITRE PREMIER

### PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

#### I. ÉVOLUTION D'ENSEMBLE

Les moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement) demandés pour les transports terrestres en 1997 atteignent 44,5 milliards de francs, soit une stabilité en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1996.

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

(En millions de francs)

	Crédits votés pour 1996	Crédits demandés pour 1997	Évolution 1997/1996 (en %)
<b>Dépenses ordinaires (DO)</b>			
Titre III : moyens des services .....	13,53	13,50	-0,0
Titre IV : interventions publiques.....	43.090,29	43.464,67	+0,9
Total dépenses ordinaires.....	43.103,82	43.478,17	+0,9
<b>Dépenses en capital</b>			
Crédits de paiement (CP) .....	1.461,42	1.063,82	-27,2
Autorisations de programme (AP).....	1.079,70	1.012,00	-6,3
<b>Total des moyens de paiement (DO + CP)</b>	44.564,94	44.541,99	-0,0
<b>Total des moyens d'engagement (DO + AP)</b>	44.183,52	44.490,17	+0,7

Les dépenses ordinaires, constituées pour l'essentiel de crédits d'interventions publiques, s'élèvent à 43,48 milliards de francs, ce qui représente une légère augmentation de 0,9 % par rapport à 1996.

Les dépenses en capital, minoritaires au sein de ce budget, avec un montant de 1,06 milliard de francs en crédits de paiement et de 1,01 milliard de francs en autorisations de programme, font l'objet d'une réduction sensible, atteignant respectivement -27,2 % pour les crédits de paiement et - 6,3 % pour les autorisations de programme.

## II. PRÉSENTATION DES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

### A. LES CONCOURS DE L'ETAT AU TRANSPORT FERROVIAIRE (AGRÉGAT 01)

Les concours de l'Etat au transport ferroviaire seront versés à la SNCF et à l'établissement public Réseau Ferré National, dans le cadre fixé par le projet de loi créant ce dernier, qui sépare la gestion de l'infrastructure de l'exploitation du réseau. Ce nouveau cadre ne se substitue que partiellement aux subventions définies par le contrat de plan.

Ces concours atteignent un montant de 37,2 milliards de francs dans le projet de budget des transports terrestres pour 1997.

(en millions de francs)

	1996	1997	Evolution en %
<b>Compensation des missions de service public</b>			
- Organisation, fonctionnement des transports de défense .....	6,17	6,17	0,0 %
- Contribution à l'exploitation des services régionaux de voyageurs .....	4.300,56	5.099,86	+ 18,6 %
- Compensation pour tarifs sociaux.....	1.932,71	1.932,71	0,0 %
<b>Harmonisation des conditions de concurrence</b>			
- Contribution aux charges de retraite.....	13.663,70	13.931,00	+ 1,9 %
- Contribution aux charges d'infrastructures	12.613,16		
- Concours au service annexe d'amortissement de la dette.....	4.442,14	16.256,00	- 4,7%
<b>TOTAL</b>	<b>36.958,44</b>	<b>37.225,74</b>	<b>+ 0,7 %</b>

L'augmentation globale de 0,7 % des concours versés par l'Etat s'explique par l'évolution des dotations suivantes :

- une contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires et au désendettement fusionne le concours au service annexe d'amortissement de la dette et la contribution aux charges d'infrastructures. L'ensemble diminue globalement de 4,7%. Il faut y ajouter une contribution de 1,14 milliard de francs aux investissements financée par le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN);

- la **contribution aux charges de retraite** augmente de 1,9% du fait d'un déséquilibre démographique en aggravation (4.200 suppressions nettes d'emplois en 1996; 6.700 départs à la retraite en 1996 comme en 1997) ;

- la **compensation pour tarifs sociaux** reste parfaitement stable ;

- l'augmentation la plus importante provient de l'aide de l'Etat aux **services régionaux de voyageurs**, du fait du lancement expérimental de la régionalisation des transports terrestres dans six régions volontaires.

Votre rapporteur rappelle en outre que les collectivités locales et les régimes de sécurité sociale participent à l'effort de la nation en faveur de la SNCF. Celui-ci était de 50,4 milliards de francs en 1995.

#### ***B. LA CONTRIBUTION DE L'ETAT AUX TRANSPORTS URBAINS D'ILE DE FRANCE (AGRÉGAT 02)***

La contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs parisiens s'élève à 5,3 milliards de francs en 1997, en augmentation de 2,5 % par rapport à 1996.

- Les **indemnités compensatrices** versées à la RATP et à la SNCF-banlieue représentent, avec 5,01 milliards de francs en 1997, 94,5 % du total.

Ces indemnités, destinées à compenser l'écart entre les tarifs fixés par les pouvoirs publics et le prix de revient du transport, font l'objet d'un ajustement à la hausse par rapport à leur niveau de 1996, de 1,4 % pour la RATP et de 10,1 % pour la SNCF-banlieue, et font suite à une baisse de la dotation initiale pour 1996.

- Les crédits destinés à compenser les **réductions de tarifs** sont stables depuis trois ans, tant pour la RATP que pour la SNCF.

- Les **subventions d'investissement aux transports collectifs en Ile-de-France** diminuent de 20,5% en autorisations de programme (320,5 millions de francs) et de 38,5% en crédits de paiement (à 420 millions de francs).

Ces crédits, complétés par les dotations du chapitre 4 du compte d'affectation spéciale pour l'aménagement de l'Ile-de-France (240 millions de francs), s'inscrivent dans le cadre du contrat de plan conclu entre l'Etat et la région pour la période 1994-1998.

Ils permettront en 1997 la poursuite des opérations suivantes : liaisons Météor et Eole, ligne C du RER (Champ de mars-gare Masséna) et desserte du Grand Stade de Saint-Denis. Ils financeront également divers travaux de transports en site propre en banlieue (dont la rocade Orbitale).

### **C. LA CONTRIBUTION DE L'ETAT AUX TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE (AGRÉGAT 03)**

A la différence des transports collectifs en Ile-de-France qui font l'objet d'une contribution de l'Etat, tant pour leur fonctionnement que pour les investissements, les transports collectifs de province ne reçoivent de la part de l'Etat que des subventions d'investissement, qui atteignent en 1997 581,5 millions de francs d'autorisations de programme, soit une légère réduction de 0,1 % par rapport à 1996.

Les crédits de paiement sont en baisse plus sensible, à 509,8 millions de francs (- 18,7 %).

La participation de l'Etat à la réalisation de métros et de tramways dans les grandes villes telles que Lille, Rouen, Lyon, Bordeaux, Grenoble, Toulouse, Rennes, Orléans, Montpellier, Strasbourg et Clermont-Ferrand s'élève à 524,5 millions de francs d'autorisations de programme (contre 525 millions de francs en 1996). 457,3 millions de francs sont demandés en crédits de paiement contre 565,7 millions de francs en 1996.

Par ailleurs, en autorisations de programme, 57 millions de francs sont destinés à la politique contractuelle avec les collectivités locales, dont 23 millions en faveur des transports urbains et 34 millions en faveur des transports interurbains.

### **D. LES CRÉDITS AFFECTÉS AUX VOIES NAVIGABLES**

Depuis la création de Voies navigables de France (VNF) en 1991, et du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables en 1994, le budget des transports terrestres ne comprend plus qu'un petit reliquat affecté aux voies navigables, lesquelles ne font pas l'objet d'un agrégat dans la présentation du budget.

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

- Le plan de soutien en faveur de la batellerie est reconduit et reçoit une dotation de 20 millions de francs. Il est destiné à la modernisation du secteur et à la réduction des surcapacités.

- Une dotation de 2 millions de francs de crédits de paiement est prévue pour la restauration des voies continuant à être gérées par l'Etat.

L'essentiel des crédits publics destinés aux voies navigables transite désormais hors du budget général, par trois canaux principalement :

- le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, qui aura consacré 310 millions de francs aux voies navigables en 1996, dont 94 millions de francs de subvention à VNF et 166 millions de francs pour les liaisons à grand gabarit. 281 millions de francs de crédits sont prévus pour 1997 ;

- VNF, qui devrait procéder à 371 millions de francs d'investissements en 1997.

- le budget de la Compagnie nationale du Rhône, qui a consacré 315 millions de francs à des investissements en 1996, notamment sur la liaison Saône-Rhin (bief Niffer-Mulhouse); et celui d'Electricité de France, au travers de leur filiale commune SORELIF Saône-Rhin, créée le 22 septembre 1995.

#### ***E. LES AUTRES CRÉDITS (AGRÉGATS 04, 05 ET 06)***

Les crédits affectés aux **régimes sociaux particuliers** (agrégat 05) passent de 862,20 à 830,50 millions de francs, en raison de la réduction de la dotation consacrée au financement des retraites des anciens agents des services publics d'Afrique du Nord et d'outre-mer.

Les crédits de **l'organisation, la régulation et l'animation dans le secteur des transports** (agrégat 04) s'élèvent à 123,2 millions de francs, dont 62,2 millions de francs d'aides à la productivité des transports de marchandises, qui concerne le transport routier.

Enfin, les **crédits de recherche** (agrégat 06) s'élèvent à 69,0 millions de francs d'autorisations de programme, dont 51,0 millions de francs pour le fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports (FARIT).



## CHAPITRE II

### LA SNCF DANS L'ATTENTE DE SON DESENDETTEMMENT

Le contrat de plan proposé au cours de l'automne 1995 était celui de la dernière chance. Il n'y a plus de contrat de plan en vue, mais la réforme proposée par le gouvernement est toujours celle de la dernière chance. La SNCF est dans un état financier extrêmement critique. Un sauvetage est nécessaire. A défaut, même la garantie de passif que lui accorde l'Etat ne saurait sortir la SNCF d'un déclin irrémédiable et historique.

#### I. LE FLÉCHISSEMENT DE L'ACTIVITÉ DE LA SNCF

L'activité de la SNCF a connu en 1995 un nouveau fléchissement. La compagnie n'a pu maintenir l'évolution favorable de l'année 1994. La grève de l'automne 1995 a certes causé d'importantes pertes de trafic, mais l'observation de l'année entière montre un retournement de l'activité dès le deuxième trimestre, qui fait suite à cinq trimestres de vive reprise. Sans doute est-ce là l'effet d'un certain essoufflement de la reconquête commerciale, mais aussi le reflet de la dégradation de la conjoncture économique générale.

Une certaine rémanence du phénomène est observable dans la première moitié de l'année 1996. La SNCF tente de l'enrayer par de nouveaux -et visibles- efforts commerciaux.

##### A. LE TRAFIC VOYAGEURS

Le trafic voyageurs accuse une forte baisse en 1995, baisse que ne semble pas pouvoir compenser l'évolution des premiers mois de 1996.

Par-delà le mouvement de grève de la fin d'année 1995, on doit malheureusement constater qu'il s'agit là de la prolongation – certes accentuée d'une tendance apparue dès 1989.

Le trafic voyageurs de la SNCF

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996*
En milliards de voyageurs/kilomètres	64,03	63,74	62,37	62,23	58,61	58,93	55,56	55,00
En millions de voyageurs	839	842	863	854	823	806	741	734

\*en rythme annuel au 30/6/96

Malgré son caractère incontestable, la reprise du trafic de l'année 1994 restait très fragile : elle était relativement faible, le trafic n'atteignant pas le niveau de 1992, et n'enrayait pas l'érosion de la clientèle, puisque le nombre global de voyageurs continuait de diminuer.

Cette évolution témoigne de la **profondeur de la crise du transport ferroviaire de voyageurs en France**, situation qui se retrouve dans toute l'Europe (avec des nuances par pays), et que ne peut expliquer seule la mauvaise situation économique des années quatre-vingt-dix (en témoignent les progrès du transport par route sur la période).

La grève de la fin de 1995 a joué un rôle non négligeable : le trafic a reculé de 4 %, alors que sans la grève, il aurait progressé de 3,5 %. Néanmoins, la hausse du premier semestre 1995 était de 6,3 %, ce qui montre que le trafic a recommencé à fléchir bien avant la grève.

Le fléchissement a touché le trafic dans toutes ses composantes, à l'exception une nouvelle fois des lignes à grande vitesse (+ 4,5 %) grâce à la première année pleine de service du TGV Eurostar et de la jonction Est en Ile-de-France. Cette progression du TGV est uniquement imputable à cette augmentation de capacité, car les lignes existantes ont reculé : - 2,5 % pour le TGV Atlantique ; - 2,9 % pour le TGV Sud-Est et - 4,2 % pour le TGV Nord Europe.

Evolution détaillée du trafic  
(milliards de voyageurs/kilomètres)

	1994	1995
Grandes lignes hors TGV	21,58	19,00
TGV	20,51	21,43
Services régionaux hors Ile-de-France	7,38	6,65
Ile-de-France	9,48	8,48

## B. LE TRAFIC MARCHANDISES

Le fret et les messageries ont connu une année 1995 médiocre, qui n'a pas confirmé la vive reprise de l'année 1994. La baisse est cependant moins accusée que pour le trafic voyageurs, et l'impact des grèves y est plus fort, car l'année 1995 aurait probablement connu le meilleur niveau de trafic depuis 1990 si la grève n'avait pas eu lieu. Ainsi, le trafic a reculé de 1,7 % alors qu'il aurait progressé de 5,9 % sans l'impact de la grève.

Evolution du trafic fret de la SNCF  
(milliards de tonnes/kilomètres)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Ensemble	53,3	51,5	51,5	50,4	45,9	49,7	49,0
Trains entiers	25,0	24,2	24,3	23,8	22,4	23,7	22,8
Transports combinés	7,4	7,3	7,7	8,3	8,4	10,2	10,8
Autres (wagons isolés, route, international, Sernam)	20,9	20,0	19,5	18,3	15,1	15,9	15,4

Les évolutions les plus prometteuses concernent le **transport combiné**, encouragé par le Gouvernement et l'Union européenne, et le **trafic international**, qui est une des clés de l'avenir de la SNCF dans le concert européen.

Le transport combiné a vu son trafic augmenter de 6,2 % et sa part globale passer de 21,5 % à 23,2 % du trafic fret. Le trafic international a augmenté de 2,8 %.

En revanche, le transport par trains entiers, wagons isolés et le trafic routier ont régressé. S'agissant de ce dernier mode de transport, on observe un recul de 5,9 % du chiffre d'affaires du SERNAM (à 4,12 milliards de francs). La SNCF aurait probablement intérêt à se séparer à terme de ses activités routières au sein du groupe GEODIS<sup>1</sup>. La SNCF est en effet le premier transporteur routier français, mais ce n'est pas le coeur de son métier, et elle n'y obtient pas de résultats à la hauteur du reste de la profession.

<sup>1</sup> On peut rappeler que le SERNAM n'est pas une filiale, contrairement aux sociétés du groupe GEODIS.

Le recul du fret se confirme en 1996. Ainsi, le premier semestre marque un recul de 5,2 % par rapport à la période homologue de 1995. Les effets des grèves de l'hiver 1995 y sont plus dévastateurs que sur le trafic voyageurs, car de nombreux chargeurs ont décidé de se tourner durablement vers le transport routier.

### C. LES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF

Ayant atteint 26 milliards de francs en 1992, dernière année de gros investissements en faveur du TGV Nord, le volume d'investissement de la SNCF se réduit régulièrement depuis et a atteint 18 milliards de francs en 1995.

Au lieu des 20,4 milliards de francs initialement prévus pour 1996, le budget arrêté en avril dernier ne prévoit que 18,9 milliards de francs d'investissements nouveaux pour 1996. Outre la remise en cause du calendrier de certains grands projets, comme le TGV Est, pour des raisons de pertinence économique, la véritable difficulté est désormais celle de la faisabilité des investissements. Compte tenu de ses propres difficultés financières, l'Etat ne pourra guère s'engager dans une ambitieuse politique de construction d'infrastructures nouvelles dans les prochaines années. Il faut donc s'attendre à une décélération du rythme des travaux ferroviaires en France.

**Investissements prévus pour 1996 et 1997**  
(en milliards de francs)

	1996	1997
Réseau classique .....	7,1	8,0
Lignes à grande vitesse .....	7,3	8,1
Ile-de-France .....	4,5	4,6
Total .....	18,9	20,7

### La poursuite du programme d'électrification

111 km de lignes mises sous tension en 1995 (43 % du réseau est désormais électrifié)

#### Les dates de mise sous tension

- Franois-Saint-Amour : ..... 5 juillet 1995
- Ligne D du RER (Gare de Lyon-Châtelet) : 6 août 1995
- Mantes-la-Jolie - Cherbourg : ..... 2 juin 1996

#### Les travaux en cours

- Vierzon - Bourges
- Lisieux - Trouville-Deauville
- La ligne Eole (Paris-Est - Noisy)

#### Les études engagées

- Blainville - Remiremont
- Lunéville - Saint-Dié
- Persan-Beaumont - Beauvais
- La ligne Eole (intra-muros)
- LGV Valence - Marseille
- LGV Avignon - Montpellier

### Investissements réalisés en 1995

(en millions de francs)

	Réseau principal	Réseau régional Ile-de-France (programme normal)	Ensemble
Matériel roulant			
• acquis directement	1.858	1.441	3.299
• pris en location-vente	1.684		1.684
Matériel et outillage	374	59	433
Electrifications			
• autres que lignes nouvelles TGV	457	87	544
• lignes nouvelles TGV	86		86
Autres travaux d'installations fixes			
• autres que lignes nouvelles TGV	5.107	1.393	6.500
• lignes nouvelles TGV	1.717		1.717
Participations financières	1		1
<b>Ensemble (hors TVA)</b>	<b>11.284</b>	<b>2.980</b>	<b>14.264</b>

## II. LE NOUVEAU PLAN DE REDRESSEMENT DE LA SNCF

La protestation des cheminots par le mouvement de grève de décembre 1995 a conduit le Gouvernement à abandonner l'idée de signer avec la SNCF un nouveau contrat de plan, du moins dans l'immédiat. Il est vrai que l'échec des deux précédents contrats de plan, ainsi que celui de la négociation du nouveau, permettent de penser que la formule n'était pas adaptée. Votre rapporteur rappelle néanmoins que la signature d'un contrat de plan est prévue par l'article 24 (I.) de la loi d'orientation des transports intérieurs<sup>1</sup>, qui avait conféré à la SNCF son statut actuel d'établissement public.

Le nouveau plan comporte trois volets : la séparation des infrastructures et de l'exploitation ; la régionalisation des services régionaux de voyageurs et un projet industriel, de la compétence de la SNCF.

### A. LA SÉPARATION DES INFRASTRUCTURES ET DE L'EXPLOITATION

C'est l'aspect le plus important du plan de redressement et l'innovation majeure par rapport au projet de contrat de plan.

Un nouvel établissement public d'Etat, Réseau ferré national, est créé, **qui devient responsable des infrastructures**. Trois opérations sont ainsi réalisées en une :

- le nouvel établissement public reprend la dette qui peut être considérée comme ayant servi à financer les investissements en infrastructures depuis 1990, soit 125 milliards de francs. Le calcul de ce montant comporte probablement une part d'arbitraire, car il est difficile de l'établir avec précision. L'ancien président de la SNCF, M. Loïk Le Floch-Prigent, l'évaluait pour sa part à 145 milliards de francs ;
- le nouvel établissement public devient propriétaire des actifs constituant l'infrastructure, en contrepartie de la reprise de la dette ;
- il devient à l'avenir responsable du financement des infrastructures nouvelles et de leur entretien, ce qui devrait mettre fin à une des causes importantes du déficit structurel de la SNCF.

---

<sup>1</sup> N° 82-1153 du 30 décembre 1982.

Cette pièce maîtresse du plan de redressement permet d'atteindre plusieurs objectifs. D'abord, elle donne satisfaction aux cheminots qui n'avaient pas accepté qu'une partie de la reprise de la dette soit liée aux efforts de l'entreprise comme le prévoyait le projet de contrat de plan<sup>1</sup>. Ensuite, elle permet de préparer concrètement l'Europe ferroviaire, en satisfaisant une exigence de la directive n° 91-440. Les réseaux nationaux sont en effet amenés, à terme, à recevoir plusieurs entreprises de transports ferroviaires européennes. Enfin, elle devrait faciliter le retour de la SNCF à l'équilibre : d'une part, la reprise de cette dette éponge immédiatement 10 à 12 milliards de francs de déficit courant, et d'autre part, cette nouvelle modalité de financement réduira considérablement l'endettement à venir de l'entreprise.

Le fonctionnement du binôme SNCF/établissement public sera le suivant : la SNCF rémunérera l'établissement public par un péage représentatif du droit d'utilisation des infrastructures, l'établissement public paiera à la SNCF le prix de l'entretien et de la maintenance du réseau dans la mesure où elle assumera ces tâches.

Ce mécanisme n'a rien à voir avec la création d'une structure de cantonnement, destinée à liquider des actifs pour éponger une dette logée à part. De ce point de vue, rien n'est changé par rapport au projet de contrat de plan : la SNCF conserve ses actifs liquides, et elle devra s'efforcer de céder ceux qui ne sont pas indispensables à son coeur de métier afin d'éponger la dette dont elle conserve la charge et dont le montant demeure élevé (plus de 80 milliards de francs fin 1996).

Le nouvel établissement public recevra de l'Etat la contribution aux charges d'infrastructure actuellement versée à la SNCF, et devrait recevoir une somme correspondant à la prise en charge des intérêts de la dette.

Votre rapporteur se félicite de la clarification ainsi réalisée. Il considère néanmoins que deux étapes doivent être menées à bien : dans un premier temps, il ne faut pas hésiter à faire l'effort financier nécessaire à la réussite de la réforme ; dans un second temps, le nouvel établissement public ne doit pas avoir vocation à être éternellement déficitaire, mais à chercher une certaine rentabilité, à l'instar des sociétés d'autoroutes. Dans le cas contraire, si le problème financier de la SNCF serait certes résolu, celui du coût des transports ferroviaires pour la collectivité nationale ne le serait pas.

---

<sup>1</sup> Voir sur ce point : rapport général sur le projet de loi de finances pour 1996, n° 77, annexe n° 5, pages 31,32.

Le montage proposé ne conditionne pas seulement l'assainissement financier de la SNCF. **Il conditionne aussi l'avenir du transport ferroviaire en France, le maintien du rang de la compagnie française parmi les premières d'Europe et celui de la technologie française parmi les premières du monde.** En effet, les cheminots pourront désormais percevoir les résultats de leurs efforts, que le gouffre financier de l'endettement rendait vains. En dernier ressort, c'est à eux que l'avenir de l'entreprise appartient, l'Etat ne pouvant que créer les conditions du redressement.

## Le patrimoine de la SNCF (au 31/12/95)

### Les infrastructures

#### Voies

- 31.940 km de lignes
  - dont 13.853 km de lignes électrifiées
  - dont 1.122 km de lignes à grande vitesse
- 49.169 km de voies principales
  - dont 32.480 km armés de longs rails soudés (22.344 km sur traverses en béton armé)
- 3.063 km de voies autorisant une vitesse égale ou supérieure à 220 km

#### Signalisation

- 1.172 km de lignes équipées en TVM (transmissions "voie-machine")
- 13.657 km de lignes équipées en blocks automatiques :
  - 10.673 km en BAL (block automatique lumineux)
  - 2.984 km en BAPR (block automatique à permissivité restreinte)
- 6.350 km de lignes équipées en blocks manuels
- 2.781 km de lignes équipées en CAPI (cantonnement assisté par ordinateur)
- 2.290 postes d'aiguillages dont 1.065 postes électriques

#### Télécommunications

- Le réseau spécialisé pour l'organisation, la surveillance et la régulation du trafic comporte 93.600 terminaux fixes
- Le réseau de transmission de données comporte 260 commutateurs de paquets, 285 commutateurs locaux et 8.950 raccordements
- Le réseau de commutation automatique comporte 452 autocommutateurs et 123.000 usagers
- Le système radio-sol-train est opérationnel sur 13.230 km de lignes et 6.250 engins
- 21.000 km de voie ferrée équipée de câbles (6.500 en fibre optique) et environ 880 équipements de transmission numérique (282 en fibre optique) sont nécessaires à la mise en oeuvre de ces systèmes d'exploitation
- 27.250 terminaux radio pour l'ensemble de la SNCF

#### Alimentation de la traction électrique

- 513 sous-stations
- 1.530 postes de sectionnements

#### Passages à niveau

- 18.270 dont 2.291 gardés et 11.827 automatiques

#### Ouvrages d'art

- 38.403 ponts et passerelles d'ouverture supérieure à 2 m
- 53.894 petits ouvrages situés sous les voies
- 1.520 tunnels dont 1.322 en service

#### Terrains

- 113.197 hectares de surface totale dont 26.834 hectares de surface hors plates-formes ferroviaires

#### Bâtiments

- 2.207 gares, non compris les points d'arrêts voyageurs
- 14,511 millions de m<sup>2</sup> de planchers
- 12,180 millions de m<sup>2</sup> couverts
- 3,182 millions de m<sup>2</sup> de halles marchandises

## Le réseau exploité

	Longueur en km	
	Au 31.12.94	Au 31.12.95
<b>Lignes ouvertes :</b>		
- à la fois aux services voyageurs et marchandises .....	21.665	21.754
- au seul service voyageurs .....	2.481	2.394
- au seul service marchandises .....	8.129	7.791
<b>Total des lignes ouvertes.....</b>	<b>32.275</b>	<b>31.940</b>
<b>dont en exploitation ferroviaire.....</b>	<b>29.485</b>	<b>29.316</b>
<b>dont lignes électrifiées.....</b>	<b>13.742</b>	<b>13.799</b>

### Fermeture à tous trafics :

Lignes ou sections de ligne entre : Villeneuve-La-Lionne et Esternay, Fougerolles et Le Val d'Ajol, Montcornet et Rozoy-sur-Serre, Montdidier et Laboissière-Fescamps, Péronne-la-Chapelette et Péronne-Flamicourt, raccordement de Messei, Coutances et Sottevast, Carentan et Baupté, Randonnai-Irai et L'Aigle, Les Herbiers et Saint-Christophe-du-Bois, Coex et La Roche-sur-Yon, Oradour-sur-Vayres et Bussièrès-Galant, Souillac et St-Denis-Près-Martel.

### Electrifications

Francois à Saint-Amour ; Châtelet à Paris Gare de Lyon (RER ligne D)

### Ouverture

Châtelet à Paris Gare de Lyon (RER ligne D)

## Le matériel roulant

### Trains à grande vitesse

108	rames TGV Sud-Est
105	rames TGV Atlantique
82	rames TGV Réseau
3	rames TGV postales
16	rames TGV Transmanche

(1) Sections de ligne sur lesquelles ne circulent que des trains de voyageurs

(2) La différence entre le total des lignes ouvertes et celui des lignes en exploitation ferroviaire correspond aux sections de ligne sur lesquelles aucune circulation de train n'est assurée

**Matériel de traction**

- 2.213 locomotives électriques
- 1.869 locomotives diesel
- 1.221 locotracteurs

**Matériel de grandes lignes**

- 24 turbotrains (120 motrices et remorques)
- 5.173 voitures rapides et express
  - dont 3.789 Corail
  - et 1.086 voitures-couchettes (Corail ou autres)
- 161 voitures-lits
- 39 voitures-restaurant
  - dont 18 grill-express
- 200 fourgons porte-automobiles
- 77 fourgons à bagages

**Matériel de dessertes régionales**

- 1.727 voitures dont 310 à deux niveaux
- 8 turbotrains (32 motrices et remorques)
- 568 automotrices électriques et remorques (240 éléments)
  - dont 168 éléments Z2 à deux unités
- 1.433 autorails et remorques
  - dont 712 autorails et éléments automoteurs diesel

**Matériel des services régionaux d'Ile-de-France**

- 1.174 voitures dont 589 à deux niveaux
- 2.508 automotrices électriques et remorques (619 éléments)
  - dont 1.194 unités à deux niveaux (267 éléments)

**Matériel fret**

- 63.694 wagons exploités par la SNCF
  - dont 44.665 à bogies
    - se décomposant en :
      - 9.640 wagons couverts
      - 34.226 wagons plats
      - 12.266 wagons tombereaux
      - 7.282 wagons à toit ouvrant
      - 280 wagons spéciaux
    - auxquels s'ajoutent : 68.191 wagons de particuliers ou loués à des particuliers

Votre rapporteur considère que le report de l'examen du projet de loi créant le Réseau ferré national ne remettra pas en cause le mécanisme proposé, qui est le seul à même de tirer la SNCF de l'ornière où elle se trouve. Les modifications éventuelles ne porteront que sur les aspects juridiques du système, et peut-être sur les montants financiers en cause.

## ***B. LA RÉGIONALISATION DES SERVICES RÉGIONAUX DE VOYAGEURS***

Le transfert aux régions des compétences d'autorité organisatrice des transports collectifs était un des points forts du projet de contrat de plan, et il est confirmé par le nouveau plan de redressement. Les expérimentations décidées vont donc être lancées, à commencer par Rhône-Alpes, avec laquelle le conseil d'administration de la SNCF vient de décider de débiter l'expérience.

Il faut noter que ces compétences ne porteront pas uniquement sur le domaine ferroviaire, mais sur tous les modes de transport intra-régionaux, ce qui conduira les régions à faire des choix inter-modaux.

Le dossier a fait un progrès significatif grâce à l'audit indépendant des services régionaux de voyageurs, rendu public le 4 mars 1996. C'est sur la base de cet audit que l'Etat versera aux régions candidates les subventions correspondant à leur service régional, et que se déroulera une expérimentation d'une durée minimale de trois ans à partir de janvier 1997.

LE RAPPORT DE KPMG PEAT MARWICK

"Rapport d'expertise des relations financières futures  
entre les régions et la SNCF"

Le compte d'exploitation des services régionaux SNCF  
(en milliards de francs)

Dépenses		Recettes	
Charges.....	9,7	Recettes voyageurs.....	2,5
		Compensation pour tarifs .....	1,1
		Déficit.....	6,1

Les principes de l'expérimentation

- La réversibilité : si une expérience échoue, il sera possible de revenir à l'organisation antérieure
- Le volontariat : six régions sont candidates. Seules les candidates effectueront l'expérience.
- La coopération : les résultats de chaque région seront transmis à toutes les autres.
- Des relations contractuelles renouvelées : la SNCF et la région signeront un contrat fournisseur-client, le service faisant l'objet d'une tarification a priori.

Les expériences seront articulées autour de deux niveaux de convention : le premier liera l'Etat et la région ; le second la région et la SNCF. La région définira, avec l'appui technique de la SNCF, le type de service qu'elle souhaite. La SNCF en établira le coût, et l'appliquera s'il est finalement retenu. La région aura une vision d'ensemble sur les services régionaux de voyageurs.

Votre rapporteur encourage ces expérimentations. Il souhaite qu'elles soient menées avec la plus grande rigueur, car les différentes composantes du transport ferré sont imbriquées : les infrastructures, les services nationaux "grandes lignes", les services régionaux.

Votre rapporteur observe que le report du projet de loi créant le Réseau ferré national n'aura aucune influence sur le calendrier de l'expérimentation. Celle-ci a en effet été décidée par la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire. Les principes énoncés par le prochain projet de loi (relations financières, conventions) pourront sans difficulté s'appliquer rétroactivement.

### **C. LE PROJET INDUSTRIEL**

A la différence des deux autres volets du plan de redressement de la SNCF, qui engagent l'Etat comme l'entreprise, le projet industriel est du ressort de la seule SNCF, dans le but d'un retour durable à l'équilibre. Ce projet industriel comporte 15 plans d'action, actuellement soumis à concertation au sein de l'entreprise, qui tendent à relever la gageure d'un renouveau des chemins de fer.

#### **Les 15 plans d'action du projet industriel**

Les quinze plans d'actions proposés par la direction de l'entreprise pour le projet industriel sont les suivants :

##### **Le client**

- I - Jouer l'effet de réseau et élargir les services apportés aux voyageurs.
- II - Conquérir des clientèles nouvelles et réussir la régionalisation.
- III - En Ile-de-France ; construire la confiance des voyageurs.
- IV - Revenir dans le marché du fret à des conditions économiques acceptables.
- V - Une politique du Matériel et de la Traction centrée sur la conquête des clients.
- VI - Le développement de notre politique à l'international.
- VII - Une politique de groupe qui joue le jeu de la complémentarité et du partenariat.

##### **L'entreprise**

- VIII - Conforter la SNCF comme un gestionnaire efficace de l'infrastructure.
- IX - Les achats ; un poste d'économies prioritaires.
- X - Alléger les structures.
- XI - Un pilotage par activité nécessitant de vrais indicateurs.

##### **Les hommes et les femmes**

- XII - Un encadrement conforté et responsabilisé.
- XIII - Construire ensemble un dialogue social productif.
- XIV - La sécurité des personnels.
- XV - La recherche d'un équilibre dynamique pour les personnels de l'entreprise.

Aux yeux de votre rapporteur, ce projet industriel comporte deux impératifs : poursuivre la reconquête commerciale, achever l'assainissement financier.

• Après les efforts réalisés avec un succès certain sur les six premiers mois de l'année 1995, la SNCF a mis un nouveau coup d'accélérateur à sa reconquête commerciale.

Elle a ainsi réalisé, en mars 1996, une enquête à laquelle ont répondu 189.110 voyageurs et 744 clients des services de fret, et dont les résultats ont été rendus publics en avril.

Il est apparu que l'insatisfaction des clients porte surtout sur les éléments fondamentaux du service ferroviaire : les liaisons (fréquences, rapidité, pertinence des dessertes, correspondances), la tarification ou les horaires. Les éléments accessoires sont plutôt bien perçus : les gares, le confort, la sécurité.

A partir de ces réponses, la SNCF a publié, dès le 18 juin, des engagements en matière de qualité de service.

**"Dès aujourd'hui, la SNCF s'engage"  
18 juin 1996**

**Les engagements voyageurs**

1. La possibilité de se faire livrer son billet chez soi
2. Les trains les moins fréquentés (TGV et autres) verront leurs tarifs réduits, l'obligation de réserver pour les TGV supprimée
3. Compensation des retards en bons d'achat
4. Amélioration de l'information (automatique après 5 mn d'arrêt)
5. Amélioration du confort des gares
6. Amélioration des liaisons (délai non défini)

**Les engagements fret**

1. Information gratuite et systématique du client sur le transport de ses marchandises
2. Plus grande rapidité du devis (24 heures au plus vite)
3. Des services adaptés à chaque région seront mis en place.

D'ores et déjà, la SNCF ressent les premiers effets de ces efforts nouveaux, puisque le trafic voyageurs aurait retrouvé en septembre son niveau de 1989.

• L'assainissement financier nécessite pour elle d'améliorer la gestion de son patrimoine afin de valoriser et de céder les éléments qui ne sont pas au coeur de son métier. Cette méthode est la seule qui puisse contribuer à résorber rapidement la dette qui reste à sa charge (en 1995, la SNCF a cédé pour 436 millions de francs d'actifs immobiliers, ce qui reste modeste eu égard aux enjeux de son assainissement financier et à l'étendue de son patrimoine).

La SNCF compte 357 filiales (299 au sein de SCETA) dont les domaines d'activité, tout en ayant un lien historique avec l'entreprise, sont souvent éloignés du transport ferroviaire. Ces filiales ont réalisé en 1995 23,8 milliards de francs de chiffre d'affaires pour un résultat positif, mais assez maigre, de 223 millions de francs.

Afin d'engager un mouvement de cession significatif, la SNCF a décidé en juillet de céder (via sa filiale SCETA) le contrôle de son entreprise de transport routier GEODIS, qui réalise 14,7 milliards de francs de chiffre d'affaires et compte 18.500 salariés.

A terme, il serait nécessaire que la SNCF puisse céder sa participation dans Air France Europe (12 %), ou dans la société nationale Corse-Méditerranée (20 %) et d'autres.

### **III. LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SNCF RESTERA FRAGILE**

Après un exercice 1995 très difficile, la situation financière de la SNCF s'est fortement dégradée. L'exercice 1996 ne pourra marquer un redressement significatif. L'endettement de la SNCF, insurmontable dès après l'exercice 1995, restera préoccupant malgré l'effort de l'Etat.

#### **A. LES EXERCICES 1995 ET 1996**

##### **1. L'exercice 1995**

L'exercice 1995 a été le pire que la SNCF ait jamais connu. Il s'est achevé sur une perte de 16,6 milliards de francs, de plus du double de celle de l'année précédente (8,2 milliards de francs) qui avait pourtant été la plus grande connue jusqu'alors.

Présentée conformément aux prescriptions de la directive n° 91-440 sur le développement des chemins de fer communautaires, ces résultats sont les suivants :

(en millions de francs)

	1995	1994
<b>A. Compte de l'entreprise ferroviaire</b>		
Grandes lignes	- 748	+ 891
Ile-de-France	0	0
Services régionaux TER	- 1.648	- 1.161
<b>Total voyageurs</b>	<b>- 2.396</b>	<b>- 270</b>
Fret	- 1.240	- 180
Sernam	- 393	- 197
<b>Total marchandises</b>	<b>- 1.633</b>	<b>- 377</b>
Eléments communs et exceptionnels	- 666	+ 1.077
<b>Total entreprise ferroviaire</b>	<b>- 4.695</b>	<b>+ 430</b>
<b>B. Compte d'infrastructure</b>	<b>- 11.888</b>	<b>- 8.614</b>
<b>Ensemble</b>	<b>- 16.583</b>	<b>- 8.184</b>

\*Résultats provisoires

**Le compte d'infrastructure est à l'origine de l'essentiel de la perte.** Le plan de redressement devrait en soulager la SNCF, mais l'exploitation ferroviaire reste dangereusement fragilisée avec un déficit de 4,7 milliards de francs.

Le mauvais niveau d'activité de l'exercice s'est traduit par une baisse du chiffre d'affaires de plus de 2 milliards de francs (54 à 51,9 milliards de francs), car il n'a pu être compensé par la hausse des tarifs. Les charges de personnel se sont stabilisées à 43,8 milliards de francs grâce à une réduction continue des effectifs (186.000 à 181.000 personnes) . Elles atteignent désormais un niveau proche des produits du trafic stricto sensu (42,6 milliards de francs), ce qui conduit certains observateurs à constater que le chiffre d'affaires de la SNCF est égal au montant de sa masse salariale, ce qui reste malgré tout abusif.

Ainsi qu'on l'observe depuis de nombreuses années, les comptes de la SNCF ont été détériorés par **des charges financières insoutenables** (15 milliards de francs contre 12,8 milliards de francs). Ces charges continuent d'être à l'origine de la plus grande partie des pertes de l'entreprise, mais contrairement à 1994, leur absence n'aurait pas permis de dégager un bénéfice en 1995.

## 2. L'exercice 1996

Elaboré avant le plan de sauvetage, le budget 1996 laissait prévoir un déficit de 12,1 milliards de francs en amélioration sur 1995 grâce à une remontée de l'excédent brut d'exploitation de 5,4 à 8,6 milliards de francs. Un nouvel effort portera sur l'emploi, avec la suppression de 4.500 postes, dont 600 au SERNAM et 1.000 au siège de la rue Saint-Lazare.

	Dépenses	Recettes	Résultats
<b>Total activité ferroviaire</b>	<b>67.043</b>	<b>65.173</b>	<b>-1.870</b>
Grandes lignes	22.852	23.703	851
Ile-de-France	10.276	10.276	0
TER	9.821	8.091	-1.730
Marchandises	18.084	17.180	-904
Fret	13.526	13.121	-405
Sernam	4.558	4.059	-499
<b>Total activité infrastructure</b>	<b>36.044</b>	<b>25.806</b>	<b>-10.238</b>
Infrastructure	31.162	21.261	-9.901
Produits et charges communs	4.882	4.545	-337
<b>Ensemble SNCF</b>	<b>98.086</b>	<b>85.978</b>	<b>-12.108</b>

Ainsi que ce tableau permet de le constater, le plan de redressement à la charge de l'Etat n'aurait pas permis à la SNCF de retrouver l'équilibre dès 1996.

### B. L'ENDETTEMENT DE LA SNCF

A la fin de 1995, la dette de la SNCF a atteint 178 milliards de francs contre 152 milliards en juin 1994. **Sans l'aide de l'Etat, elle aurait atteint 208,5 milliards de francs.** L'Etat prend en effet directement en charge le service annexe d'amortissement de la dette, qui s'élève à 30,9 milliards de francs fin 1995.

Selon une politique désormais suivie depuis plusieurs années, la dette de la SNCF est majoritairement à long terme (121,5 milliards de francs sur 174 milliards à plus de cinq ans). La dette obligataire est pour l'essentiel à taux fixe et en francs.

L'entreprise bénéficie de la baisse des taux d'intérêt. Le taux moyen de sa dette est ainsi passé de 7,99 % en 1994 à 7,88 % en 1995. Elle escompte une charge moyenne de 7,5 % en 1996, et on peut penser qu'une nouvelle baisse sera enregistrée en 1997.

Pour 1997, seule la reprise par Réseau ferré national de la partie de la dette que la SNCF considère comme résultant du financement de l'infrastructure en 1996 (18,5 milliards de francs, ce qui porterait la dette de Réseau ferré national vis-à-vis de la SNCF à 143,5 milliards de francs), permettrait à la SNCF de tangenter rapidement l'équilibre.

## La dette financière à la charge de la SNCF à la fin de 1995

(en millions de francs)

	Montant brut	Dont à un an au plus	Dont à plus d'un an et cinq ans au plus	Dont à plus de cinq ans
<b>Emprunts obligataires :</b>	<b>143.393</b>	<b>1.216</b>	<b>28.634</b>	<b>113.543</b>
• en France :	92.737	1.216	13.201	78.320
- taux fixes	79.843	596	4.427	74.820
- taux variables	12.894	620	8.774	3.500
• à l'étranger :	50.656	-	15.433	35.223
- taux fixes	49.921	-	15.433	34.488
- taux variables	735	-	-	735
<b>Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit :</b>	<b>13.147</b>	<b>2.295</b>	<b>3.843</b>	<b>7.009</b>
• en France :	2.500	2.000	-	500
- taux fixes	500	-	-	500
- taux variables	2.000	2.000	-	-
• à l'étranger :	10.647	295	3.843	6.509
- taux fixes	9.270	295	3.343	5.632
- taux variables	1.377	-	500	877
<b>Emprunts et dettes assimilées :</b>	<b>17.449</b>	<b>16.209</b>	<b>209</b>	<b>1.031</b>
• dépôts et cautionnement reçus	86	-	-	86
• autres emprunts en France	9.898	8.744	209	945
- taux fixes	8.793	8.709	38	46
- taux variables	1.105	35	171	899
• intérêts courus :	7.465	7.465	-	-
en France :	4.212	4.212	-	-
- taux fixes	3.726	3.726	-	-
- taux variables	486	486	-	-
à l'étranger :	3.253	3.253	-	-
- taux fixes	3.238	3.238	-	-
- taux variables	15	15	-	-
<b>Total</b>	<b>173.989</b>	<b>19.720</b>	<b>32.686</b>	<b>121.583</b>

Ayant généré 15 milliards de francs de frais financiers en 1995, la dette coûtera à la SNCF un montant équivalent en 1996. En 1997, et en l'absence de plan de redressement, ces charges auraient probablement légèrement augmenté, interdisant toute perspective de redressement.

La reprise par l'Etat d'une partie de la dette laissera environ 65 milliards de francs à la charge de la SNCF, ce qui reste un montant élevé, pouvant générer 5 milliards de francs de frais financiers.



### CHAPITRE III

## LES PROBLÈMES DIFFICILES DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE

Les transports collectifs en Ile-de-France coûtent de plus en plus cher à l'Etat, aux entreprises et aux usagers. Pourtant, ni l'offre de service, ni sa qualité, ne s'améliorent dans les mêmes proportions. A cet égard, votre rapporteur partage l'analyse exprimée par notre collègue député Michel Bouvard<sup>1</sup>.

Le tableau ci-après donne le détail et l'évolution des différentes contributions de l'Etat.

(en millions de francs)

	1996	1997	Evolution en %
<b>TITRE IV</b>			
Indemnité compensatrice RATP .....	4157,30	4214,00	+1,4 %
Indemnité compensatrice SNCF.....	723,00	796,00	+10,1 %
Réductions de tarifs RATP .....	131,00	130,00	-0,1 %
Réductions de tarifs SNCF banlieue.....	140,00	140,00	0,0 %
Desserte interne des villes nouvelles.....	3,00	2,00	- 33,4 %
TVA sur subventions d'équipement RATP	18,00	18,00	0,0 %
<b>TOTAL Titre IV .....</b>	<b>5172,30</b>	<b>5300,00</b>	<b>+ 2,5 %</b>
<b>TITRE VI</b>			
Subventions d'investissement RATP			
AP .....	77,00	26,00	- 66,2
CP.....	272,70	119,40	- 56,2
Subventions d'investissement SNCF-banlieue			
AP	323,00	291,50	- 9,7
CP	388,70	297,60	- 23,4
Aménagements d'infrastructures de voirie en Ile-de-France			
AP .....	3,00	3,00	0,0
CP.....	20,90	3,00	- 85,6
<b>TOTAL TITRE VI</b>			
AP .....	403,00	320,50	- 20,5
CP.....	682,30	420,00	- 38,4
Contribution du FARIF (AP = CP)	166,00	240,00	+ 44,6
<b>TOTAL GENERAL .....</b>	<b>848,30</b>	<b>660,00</b>	<b>- 22,2</b>

<sup>1</sup> Les transports collectifs en Ile de France : le défi de la réforme - Assemblée nationale n° 2892 - 18 juin 1996

On ne peut qu'être frappé par le contraste entre l'évolution des dépenses de fonctionnement (+ 128 millions de francs) et celle des dépenses d'investissement (- 188 millions de francs).

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

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

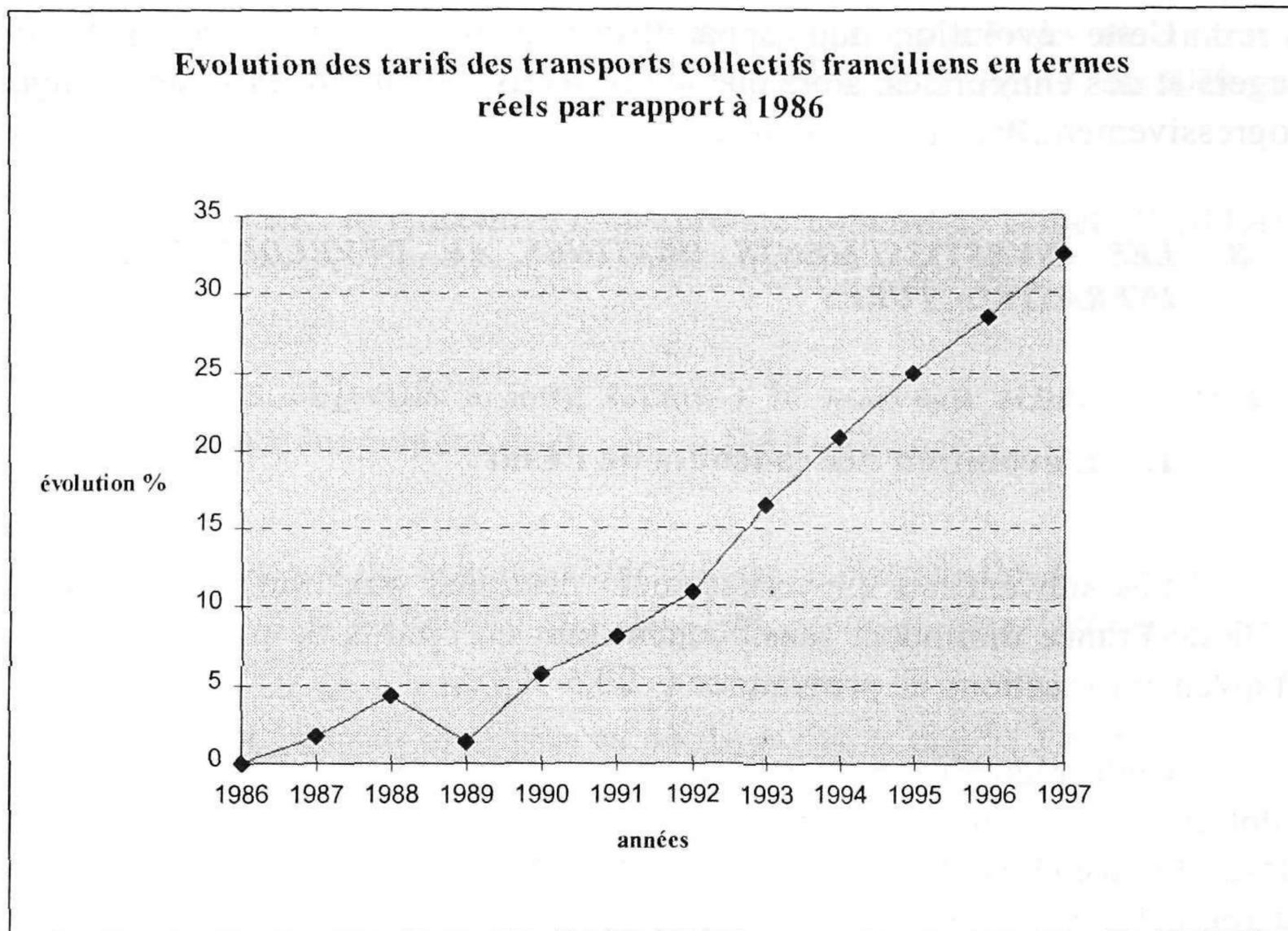
Les concours de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs de l'Ile de France sont pour l'essentiel apportés sous la forme d'indemnités compensatrices à la RATP et à la SNCF-banlieue, qui représentent 94,5 % de la contribution totale de l'Etat.

Ces indemnités comblent le déficit d'exploitation du réseau francilien. Elles servent donc de variables d'ajustement à deux autres recettes importantes : le versement de transport et le chiffre d'affaires voyageurs.

L'augmentation sensible des crédits de cette ligne pour 1997 tient surtout à une sous-évaluation manifeste des besoins en 1996. Le projet de loi de finances rectificative pour 1996 comprend ainsi une majoration de 1.145,2 millions de francs des crédits des indemnités compensatrices, portant les crédits disponibles à 6,02 milliards de francs en 1996; ce qui permet de s'interroger sur la pertinence des crédits ouverts pour 1997 (5,01 milliards de francs).

Cette dérive de la dépense publique provient de deux facteurs : un optimisme exagéré quant au rendement du versement de transport (son rendement exempté était de 11,8 milliards de francs ; il sera plus proche de 11,2 milliards de francs) et la mauvaise tenue du trafic voyageurs, dont on espérait une reprise.

Cette situation est d'autant plus anormale que les entreprises et les usagers sont toujours plus sollicités. D'une part, l'assiette du versement de transport s'est élargie en 1993 (déplafonnement) et en 1995 (extension aux villes nouvelles) et son taux a été sensiblement augmenté par la loi de finances pour 1996 (+ 0,3 point à Paris et dans les Hauts-de-Seine ; + 0,2 point dans le reste de l'Ile de France). D'autre part, les tarifs appliqués aux voyageurs augmentent régulièrement de plus de 3 % par an en termes réels depuis plusieurs années. Votre rapporteur rappelle à cet égard que le service de transport collectif n'est pas un produit de luxe ou superflu, mais un service de première nécessité pour les franciliens qui souhaitent travailler.



*La baisse observable en 1984 est due à la modification des taux de la T.V.A.*

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

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

	1991	1992	1993	1994	1995 (2)	1996 (3)	1997 (3) prévisions
Usagers (1)	36,9 %	38,0 %	37,0 %	35,8 %	33,8 %	36,9 %	38,8 %
Employeur (V.T.)	24,0 %	23,9 %	27,4 %	23,4 %	26,6 %	28,3 %	28,8 %
Etat	19,5 %	19,7 %	16,6 %	19,5 %	19,6 %	17,2 %	15,5 %
Collectivités locales	9,6 %	8,4 %	8,3 %	9,6 %	9,5 %	8,6 %	8,0 %
Autres	10,4%	10,0 %	10,7 %	11,7 %	10,5 %	9,0 %	8,9 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>						

(1) Non déduit le remboursement par l'employeur de 50 % depuis le 1.10.1984 des titres d'abonnements utilisés par leurs salariés pour se rendre à leur lieu de travail.

(2) Les taux sont calculés à partir des résultats de la RATP et des résultats provisoires de la SNCF Ile-de-France. Ils tiennent compte des effets des grèves de fin 1995 et attentats durant le second semestre.

(3) Les taux sont calculés à partir du Budget révisé de la RATP et du Budget initial de la SNCF. Pour la RATP, est imputée sur la part Etat et Collectivités Locales, le report à nouveau négatif en 1995 (610 millions de francs) résultant des grèves et attentats.

Cette évolution fait apparaître une participation croissante des usagers et des entreprises, alors que les collectivités publiques se désengagent progressivement.

## **B. LES INVESTISSEMENTS DESTINÉS AU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES**

### **1. L'évolution des concours de l'Etat**

Les subventions d'investissement destinées aux transports collectifs en Ile-de-France diminuent sensiblement tant en crédits de paiement (- 38,4 %) qu'en autorisations de programme (- 20,5 %).

Cette réduction sera partiellement compensée par l'augmentation de la dotation provenant du compte d'affectation spéciale pour l'aménagement de l'Ile-de-France (FARIF), qui passe de 166 à 240 millions de francs (+ 44,6 %). Au total, les concours de l'Etat passent de 569 à 560,5 millions de francs d'autorisations de programme.

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

### **2. Les investissements en cours de réalisation dans le cadre du contrat Etat-Ile de France 1994-1998**

L'interconnexion de la ligne D du RER entre le Châtelet et la Gare de Lyon a été mise en service en septembre 1995. La liaison La Verrière-La Défense a été mise en service en mai 1995. Six opérations engagées au cours du plan 1990-1994 sont en cours d'achèvement : METEOR entre Madeleine et Tolbiac-Masséna (mise en service prévue mi-1998), EOLE entre Saint-Lazare et les gares du Nord et de l'Est (mise en service prévue fin 1998), le déplacement de la gare Masséna sur la ligne C du RER (mise en service prévue 1999), la ligne 13 Saint-Denis/Université (mise en service 1998), le Tram Val-de-Seine entre Issy et la Défense (mise en service prévue en 1997), enfin la desserte du Stade de France à Saint-Denis (mise en service en 1998).

Les travaux de prolongement de la ligne C à Pontoise seront engagés en 1996.

En 1997 et 1998, l'engagement des opérations prévues au contrat de plan sera poursuivi avec notamment l'aménagement de la ligne C du RER et le lancement de la section Madeleine/Saint-Lazare de METEOR.

Par la suite, le lancement d'une première phase du projet ORBITALE prévu par le schéma directeur sera l'un des projets à examiner.

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

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

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

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

Le schéma directeur se réalise au travers des opérations inscrites dans le contrat du XIème plan.

## **C. L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION DE LA RATP**

### **1. L'évolution du trafic**

Le trafic de la RATP a enregistré en 1995 une baisse de 10,1 % et s'est établi à 2.127 millions de voyages.

Corrigé de l'impact des grèves et des attentats, ce trafic se serait établi à 2.355,3 millions de voyages (- 1,02 %).

**Evolution du trafic ferré**  
(trafic brut en millions de voyages)

	1994	1995	Variation %
Méto (y.c. funiculaire)	1.169,86	1.029,13	-12,03
RER	363,79	323,39	-11,11
Orlyval	1,57	1,59	1,27
<b>TOTAL</b>	<b>1.534,22</b>	<b>1.354,09</b>	<b>-11,80</b>

L'évolution très défavorable du trafic ferré de la RATP (- 11,80 %) résulte principalement des mouvements sociaux de fin d'année ainsi que des attentats au début du second semestre. Par ailleurs, la conjoncture économique toujours difficile conduit d'une part les ménages à restreindre leurs déplacements pour motifs de loisirs ou personnels et d'autre part, induit une certaine contraction du nombre des déplacements domicile-travail : hors effets des grèves et des attentats, le trafic baisse de 1,3 %.

Cette évolution est préoccupante, car un retournement de tendance avait été amorcé fin 1994. Au premier semestre 1995, le trafic était en hausse de 0,14 %.

**Evolution du trafic routier**  
(trafic brut en millions de voyages)

	1994	1995	Variation %
Lignes de Paris + noctambus	335,40	314,20	-6,32
Lignes de banlieue (y compris les services communaux)	471,80	438,20	-7,12
Autres	5,10	4,50	-11,76
Tramway	17,00	15,70	-7,65
<b>TOTAL BUS</b>	<b>829,30</b>	<b>772,60</b>	<b>-6,84</b>

D'une manière générale, le trafic des bus a baissé de 6,84 %.

A la suite des attentats, un report de trafic s'est effectué du réseau ferré vers le réseau parisien d'autobus, ce qui a généré une augmentation de 6,5 millions de francs de voyages. Il convient de noter la forte augmentation du trafic du Trans Val-de-Marne (25,2 %) par rapport à 1994.

On enregistre par rapport aux mêmes mois de 1995, une baisse de 3,43 % du trafic sur l'ensemble des réseaux de la RATP, qui se décompose de la manière suivante

Métro	-5,77%
RER	-3,23%
Bus-Paris	+0,65%
Bus-Banlieue	-0,90%
Sites prores (TVM, Orlyval, Tramway)	-9,33%

Les effets rémanents des grèves de fin 1995 persistent toujours.

Pour 1996, le budget révisé a retenu un trafic global de 2.327 millions de voyages se décomposant ainsi :

Métro (y compris funiculaire de Montmartre)	1.140
RER	355
Tramway	18
Réseau routier (hors TRA)	812,1
Orlyval	1,9

Les prévisions de trafic retenues pour le budget de 1996 sont établies sur la base d'une hypothèse volontariste de rattrapage progressif d'ici fin 1996 de l'évasion de trafic consécutive aux attentats du deuxième semestre 1995 et de la grève de fin d'année, en s'appuyant notamment sur un développement des actions commerciales, sans toutefois parvenir à rattraper complètement le niveau de trafic de 1994 pour les réseaux ferrés.

Toutefois, votre rapporteur considère que ces objectifs seront difficilement atteints, compte tenu de la mauvaise tenue du trafic en début d'année.

L'hypothèse de trafic retenue pour 1997 dans le cadre de la préparation budgétaire est de + 1 % par rapport au budget initial de 1996.

## 2. L'évolution de la situation financière de la RATP

L'exercice 1995 s'est soldé par un résultat comptable de - 609,7 millions de francs, contre un bénéfice de 92,8 millions de francs en 1994. Les pertes nettes résultant des attentats et de la grève de décembre 1995 sont évaluées à 717 millions de francs. Hormis l'incidence de ces événements, le résultat financier se serait établi à 107,3 millions de francs.

Les recettes directes du trafic ont baissé de 746 millions de francs. Cet important écart négatif entre le budget révisé et les résultats provient des pertes pour grèves et attentats ; hors ces effets, les recettes directes seraient en hausse de 28 millions de francs (la tendance du 1er semestre était de + 0,5 %)

Pour 1996, l'ensemble des charges du budget révisé de la Régie a été fixé à 21.677 millions de francs hors taxe, en hausse sensible de 3,8 % par rapport à 1995 (20.875 millions de francs hors taxe). Cette forte progression s'explique par la prise en compte du report à nouveau négatif au 1er janvier 1996 de 610 millions de francs.

Les charges liées au personnel évolueraient globalement de 3,4 %, selon la répartition suivante :

- + 3,5 % de salaires et traitements, mais + 1,9 % hors des grèves ;
- + 4,0 % de charges sociales (+ 1,5 % hors effets grèves)
- +2,5 % pour insuffisance du compte retraite.

En revanche les "matières et autres charges externes" (MACE) seraient en baisse de 4,6 %. Elles feraient ainsi l'objet d'un effort particulier en vue du redressement financier de la régie.

Les impôts, taxes et versements assimilés seraient en progression de 10,8 %. Celle-ci recouvre principalement d'une part la forte évolution de la taxe professionnelle (les dispositions de la loi de finances 1996 ne permettent pas l'application du plafonnement sur la valeur ajoutée) et d'autre part la progression de la participation aux frais de dépenses du STP.

Les charges financières seraient en baisse de 7,5 %, qui s'explique par la baisse des taux d'intérêt pour 1996 et d'ajustements divers de l'encours financier.

Evolution des charges financières (en millions de francs)	
1992	1.860
1993	1.814
1994	1.915
1995	2.123 (contre 1.922 prévus)
1996	1.956

L'encours de la dette financière de la RATP au 31 décembre 1995 s'élevait à 24.591,5 millions de francs répartis en :

dette à moins d'un an : 273,3 millions de francs  
dette à plus d'un an : 24.318,2 millions de francs

Quant aux **produits**, la RATP prévoyait initialement une assez forte hausse des recettes directes (+ 13,6 %) et du versement de transports (+ 14,7 %)

En tenant compte des effets des grèves et des attentats, ces hausses auraient dû être respectivement de 1,8 % et de 3,6 %.

En revanche, une stabilité des aides de l'Etat et des collectivités locales était attendue.

Il est encore un peu tôt pour l'affirmer avec certitude, mais il est probable qu'un scénario inverse se produira, une forte hausse de l'indemnité compensatrice étant d'ores et déjà inscrite dans le collectif de fin d'année 1996.

## La lutte contre la fraude sur le réseau RATP

Un plan d'action, conçu et lancé en 1994 a été poursuivi en 1995.

En premier lieu, les opérations de contrôle ont été sensiblement renforcées grâce à l'augmentation de 50 % de l'effectif de contrôle, passé de 1.100 à 1.700 agents. Ce renforcement a également permis de conduire des opérations multimodales spécifiques en partenariat avec la SNCF et les forces de police.

L'équipement en dispositifs antifraude a été poursuivi, notamment avec l'achèvement de la généralisation des dispositifs d'entrée du métro. Sur les bus, la décision d'implanter des valideurs magnétiques a été prise et un appel d'offres a été lancé.

Une "*charte du contrôleur*", fondée sur un corpus d'éléments de déontologie professionnelle, a été définie et diffusée auprès du personnel spécialisé. L'ensemble du personnel en contact avec le public a été mobilisé autour de plans locaux de lutte antifraude au niveau de chaque ligne et de chaque centre bus. Dans le métro, la mise en place progressive du "nouveau service en station" a permis au personnel d'effectuer des opérations de contrôle ; par ailleurs, en soirée et jusqu'à la fin du service, heures auxquelles le taux de fraude est plus élevé, le contrôle a été accru en étendant les missions de "contrôle-sécurisation-assistance", constituées autour d'équipes mixtes d'agents de contrôle, de station et de sécurité. Concernant les réseaux de surface, les machinistes ont été particulièrement sensibilisés à la lutte contre la fraude et les missions d'accompagnement à des fins dissuasives par du personnel auxiliaire dans les zones sensibles ont été renforcées.

Enfin, sous l'égide du Syndicat des Transports Parisiens, deux "*pièges tarifaires*" importants ont été supprimés en simplifiant le ticket B + U<sup>1</sup> et en supprimant le deuxième ticket sur le bus parisien. Il convient de rappeler que, chaque jour, 4.000 personnes se trouvaient en infraction lors de trajets d'une gare de banlieue à un point de la section urbaine ou réciproquement. La commercialisation d'un coupon carte orange à la fois mieux visible à distance pour faciliter le contrôle exercé par le machiniste et plus malaisé à contrefaire s'inscrit également dans le cadre de mesures pour enrayer la fraude.

Par ailleurs, une réduction de la fraude tarifaire sur les billets demi-tarif a été observée à la suite de la suppression de la vente de ces billets dans les appareils distributeurs automatique.

**Au total, l'intensification de la lutte contre la fraude, engagée en 1994, a permis de réduire la fraude sur le métro (6,3 % en 1995 contre 6,8 % en 1993), et plus encore sur le RER (4,4 % en 1995 contre 9,2 % en 1993). En ce qui concerne le bus, l'entreprise se trouve confrontée à la fois à une extension et à un durcissement préoccupants des comportements de fraude, notamment en première couronne ; malgré cela, la fraude a pu être contenue (13,6 % en 1995, contre 13 % en 1993).**

Pour l'avenir, une adaptation du cadre législatif dans lequel opèrent les agents chargés du contrôle est prévue ; elle devrait permettre de lutter encore plus efficacement contre la fraude. Les agents ne disposant pas pour l'instant de moyens suffisants pour s'assurer de la sincérité des déclarations faites par les contrevenants, il s'agit de combler les lacunes constatées, en leur donnant un cadre légal indiscutable pour recueillir l'identité des contrevenants et leur permettre de les présenter immédiatement, en cas de manquement, à un officier de police judiciaire.

---

<sup>1</sup> banlieue et réseau urbain

## CHAPITRE IV

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE

A la différence des transports en région Ile-de-France qui font l'objet d'une contribution de l'Etat tant pour leur fonctionnement que pour les investissements, l'Etat n'apporte pas de contribution au fonctionnement des transports collectifs de province (agrégat n° 3)<sup>1</sup>.

Ces crédits augmentent tant en autorisations de programmes qu'en crédits de paiement.

(millions de francs)

	1996		1997		Evolution en %	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
Aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province (métros, tramways) .....	525,00	565,70	524,50	457,30	- 0,0	- 19,2
Aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains .....	23,00	22,50	23,00	22,80	+ 0,0	+ 1,3
Transports collectifs régionaux et départementaux .....	38,00	38,90	34,00	29,70	- 10,5	- 23,6
<b>TOTAL</b> .....	<b>586,00</b>	<b>627,10</b>	<b>581,50</b>	<b>509,80</b>	<b>- 0,8</b>	<b>- 18,7</b>

<sup>1</sup> On remarque néanmoins que deux contributions du titre IV affectées à la SNCF sont comptabilisées au sein de l'agrégat 03 :

- l'organisation des dessertes à courte distance (64,7 MF)

- des compensations tarifaires (10,7 MF)

Par ailleurs, l'essentiel de la contribution de l'Etat aux transports provinciaux revêt la forme de l'aide au fonctionnement des services régionaux de voyageurs de la SNCF (5,1 milliards de francs en 1997).

## **A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS**

### **1. Les concours de l'Etat**

#### *a) La réalisation des métros et tramways de province*

Les modalités du concours de l'Etat au financement de la réalisation de métros et de tramways dans les agglomérations de province ont été déterminées par une circulaire ministérielle du 28 février 1994 <sup>1</sup>. Le taux de subvention est modulable (de 20 % à 40 %) et son montant est plafonné par kilomètre, pondéré par la longueur totale du réseau construit. 457,3 millions de francs de crédits de paiement sont prévus pour 1997.

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

#### **Poursuite des opérations en cours (au 1er août 1996)**

- **Lille** : VAL, ligne 2, Lille-Roubaix-Tourcoing,
- **Lyon** : métro, prolongement sud de la ligne B à Gerland,
- **Grenoble** : tramway, extension des lignes A et B,
- **Rouen** : tramway, prolongement à St-Etienne du Rouvray.

#### **Poursuite des autres opérations à engager avant la fin 1996**

- **Rennes** : VAL,
- **Orléans** : tramway,
- **Montpellier** : tramway.

#### **Opérations à engager en 1997**

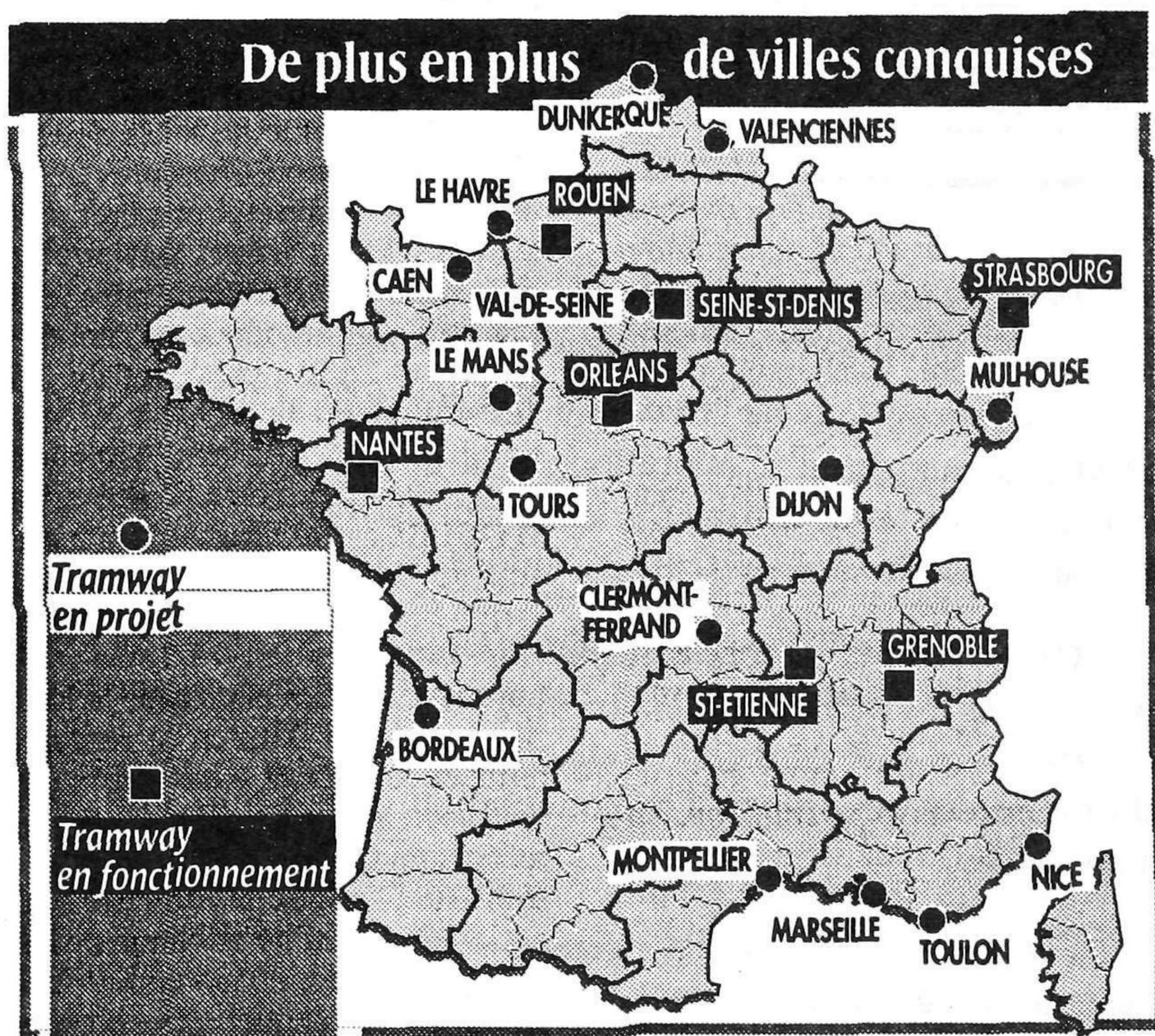
- **Nantes** : réseau express districale et départemental,
- **Nantes** : tramway, troisième ligne et extensions des deux lignes existantes,
- **Strasbourg** : tramway, ligne B,
- **Toulouse** : VAL, ligne B,
- **Valenciennes** : tramway, première tranche
- **Clermont-Ferrand** : tramway, première ligne,
- **Le Mans** : tramway sur pneu, première ligne,
- **Maubeuge** : site propres autobus.

---

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

Les transports urbains en site propre connaissent un succès grandissant, notamment les tramways.

La fréquentation de ces réseaux est en général excellente, comme l'illustre le tramway de Strasbourg. Ce tramway a permis d'accroître le trafic des transports collectifs strasbourgeois de 30 %, la moitié des voyageurs utilisant le tramway (63.000 par jour). Dans l'ensemble, les villes ayant ouvert un réseau en site propre ont vu la fréquentation de leurs transports collectifs augmenter de 30 % à 50 %.



Source Le Monde

Le tramway n'est pas la technologie choisie dans tous les cas. En témoigne le choix de la ville de Rennes, qui entreprendra, le 6 janvier 1997, la construction d'un VAL (métro sans conducteur) sur une ligne de 8,5 km. La mise en service est prévue en 2001. Le coût des travaux est estimé à 2,9 milliards de francs 1995.

Dans ce contexte, les dotations budgétaires, contraintes par la nécessité de contenir la dépense publique, se révèlent insuffisantes à faire face aux besoins des agglomérations. La part de l'Etat dans leur financement se révèle plus proche de 16 % que des 20 à 40 % théoriques.

Selon le groupement des autorités responsables de transport (GART), 800 millions de francs d'autorisations de programme seraient nécessaires au lieu des 524,5 millions de francs prévus.

**Les projets de transports en commun en site propre (TCSP)**

Le coût des 72 projets de TCSP recensés par le GART s'élève à 85 milliards de francs ainsi répartis :

(en milliards de francs 1996)

	Opérations en cours	Projets adoptés	Autres projets
Province	8,82	12,15	36,00
Ile de France	16,63	5,05	6,53

*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'utilisateur.

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'utilisateur, à la productivité du réseau et aux conditions financières de l'exploitation.

La dotation de l'Etat à ce titre est de 23 millions de francs en 1997, comme en 1996.

**Principales villes bénéficiaires de l'aide de l'Etat au titre des contrats pluriannuels (1995-1996)**

(en millions de francs)

Valenciennes .....	8,4
Amiens .....	4,9
Annemasse .....	2,0
Châlon sur Saône.....	1,8
Toulouse.....	1,8
Besançon .....	1,7

## 2. La répartition du financement des transports collectifs urbains

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

En 1994 (dernière année connue), pour l'ensemble des réseaux de transports urbains de province, le montant total des charges d'exploitation peut être estimé à 14.600 MF (y compris les intérêts des emprunts) et le montant total des investissements à 8.400 MF (y compris le remboursement du capital emprunté) soit une charge globale de 23.000 MF. Ces estimations sont tirées du dispositif annuel d'informations statistiques sur les transports collectifs urbains, établi conjointement par le ministère en charge des transports, le groupement des autorités responsables des transports (GART) et l'Union des Transports Publics (UTP).

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

Le compte emplois/ressources se présente comme suit :

Emplois	Montant	Pourcentage
<i>a) fonctionnement</i>		
- charges d'exploitation	11.900	52 %
- intérêts des emprunts	2.300	10 %
- autres charges	400	2 %
<i>b) investissements</i>		
- études, acquisitions, travaux	6.400	28 %
- remboursement du capital emprunté	2.000	9 %
<b>TOTAL</b>	<b>23.000</b>	<b>100 %</b>

Ressources	Montant	Pourcentage
- usagers (recettes tarifaires)	5.900	26 %
- employeurs (versement de transport)	8.400	37 %
- contribuables locaux (hors versement de	3.400	15 %
- contribution des autres collectivités locales	700	3 %
- participation de l'Etat	1.700	7 %
- emprunts	2.000	9 %
- autres produits	900	4 %
<b>TOTAL</b>	<b>23.000</b>	<b>100 %</b>

Hors versement de transport, la participation des collectivités publiques s'élève à 25 % du total (5.800 millions de francs). Il est regrettable de ne pouvoir distinguer l'exploitation des investissements dans la partie recettes.

*b) L'évolution du versement de transport*

Au 1er juillet 1996, 174 autorités organisatrices représentant une population totale de 20,5 millions d'habitants avaient institué le versement de transport (quatre de plus qu'en 1995) :

- 16 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.
- 46 autorités organisatrices de plus de 100.000 habitants, pratiquent un taux maximal de 1 % (ou 1,05 % dans les cas prévus par la loi).
- 112 autorités organisatrices de 20.000 à 100.000 habitants pratiquent un taux maximal de 0,55 % (ou 0,60 % dans les cas prévus par la loi).

Les autorités ayant institué un versement de transport en 1996 sont les suivantes :

	Nature juridique	Taux	Date
Auch	Commune	0,55 %	1.4.1996
Bar le Duc	Syndicat	0,37 %	1.1.1996
Chateau-Thierry	Syndicat	0,55 %	1.2.1996
Chauny	Syndicat	0,55 %	16.5.1996

Pour l'ensemble de la province, son produit a évolué comme suit :

*millions de francs*

1990	1991	1992	1993	1994
5.843	6.524	7.111	7.839	8.472
+ 3,3 %	+ 10,1 %	+ 10,4 %	+ 10,2 %	+ 8,07 %

**B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS**

Les transports collectifs régionaux et départementaux percevront en 1997 un montant de subventions de l'Etat de 34 millions de francs en autorisations de programme et 29,7 millions de francs en crédits de paiement.

## 1. Les contrats Etat-départements

La politique contractuelle avec les départements a été mise en place depuis la loi d'orientation des transports intérieurs. Elle a donné lieu à la signature de contrats de développement, de productivité, puis de modernisation.

Dans ce cadre, 64 contrats ont été conclus avec les Conseils Généraux de 1986 à 1994 pour un montant global de subventions de 167,40 millions de francs (1986-1988 : 29 contrats de productivité et 1989-1994 : 35 contrats de modernisation).

### Contrats de modernisation conclus en 1995 (29,5 millions de francs de subventions d'Etat)

Département	Montant	Objet
Ain	195.000 F	Etude de restructuration du réseau
Allier	2.032.381 F	Programme de modernisation
Alpes-Maritime	2.000.000 F	Aide exceptionnelle pour la remise en état de la ligne Nice-Digne
Bouches du Rhône	200.000 F	Etude de la complémentarité urbain-non urbain
Haute-Garonne	90.000 F	Etude sur l'utilisation des lignes ferroviaires en zone urbaine
Jura	170.000 F	Complément billettique au contrat de modernisation
Loire Atlantique	1.026.500 F	Etude des déplacements
Moselle	1.897.000 F	Programme de modernisation
Puy-de-Dôme	2.258.000 F	Programme de modernisation
Rhône	6.150.000 F	Programme de modernisation
Haute-Savoie	390.000 F	Etude de restructuration du réseau
Tarn	700.000 F	Programme d'amélioration du service
Haute-Vienne	12.000.000 F	Centre intermodal d'échanges

## 2. Les contrats Etat-régions

En 1995 et 1996 (au 1er août), les concours de l'Etat pour le financement d'opérations d'investissement en partenariat avec les collectivités et la SNCF se décomposent comme suit :

- Alsace (mise à 200 km/h de la ligne Mulhouse-St-Louis) .....	3,0 MF
- Auvergne (modernisation des relations intervilles) .....	6,0 MF
- Bretagne (études d'amélioration et d'électrification) .....	2,2 MF
- Centre (électrification de la ligne Vierzon-Bourges) .....	41,2 MF
- Corse (modernisation des lignes ferroviaires) .....	26,1 MF
- Haute-Normandie (Etudes d'amélioration de la ligne Malaunay-Dieppe) .....	0,3 MF
- Nord - Pas-de-Calais (modernisation et capacité en Gare de Lille-Flandres) .....	9,5 MF
- Rhône-Alpes (programme global de modernisation) .....	19,0 MF

L'effort global de l'Etat pour le financement d'opérations de ce type dans le cadre des contrats de plan Etat-régions 1994-1998 s'élève à plus d'un milliard de francs.

Par ailleurs, l'Etat aide les régions à élaborer leur schéma régional de transport en finançant 50 % du coût de leur élaboration. Ces schémas, prévus par la LOTI, ont connu un certain renouveau dans la perspective du transfert aux régions de la compétence d'organisation des transports sur leur territoire.

L'élaboration et la mise en oeuvre de ces schémas régionaux visent à :

- créer les conditions d'une réflexion d'ensemble avec tous les acteurs concernés, afin de définir une politique globale et intermodale des transports,

- améliorer l'accessibilité aux différentes parties des régions, par une bonne adéquation entre la politique de déplacements et les politiques relatives à l'aménagement du territoire et au développement économique et social.

### Avancement des schémas régionaux de transport

Schéma achevé	Schéma en phase scénarios/propositions	Schéma en phase constat/diagnostic	Schéma en phase cahier des charges/ appel d'offres
Nord - Pas-de-Calais Alsace Picardie Centre	Pays de la Loire Champagne-Ardenne Poitou-Charentes	Haute-Normandie Lorraine Bretagne Auvergne Bourgogne Rhône-Alpes Basse-Normandie Midi-Pyrénées Languedoc-Roussillon PACA	Limousin Franche-Comté Aquitaine

## CHAPITRE V

### LES VOIES NAVIGABLES

Les crédits de l'Etat aux voies navigables proviennent désormais pour l'essentiel du fonds d'intervention des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN). Cette action ne fait pas l'objet d'un agrégat dans la section transports terrestres.

#### A. L'ÉVOLUTION DES DOTATIONS DE L'ETAT

*(en millions de francs)*

	1996	1997	Evolution en %
Entretien (DO) .....	1,50	1,50	0,0
Aide à la batellerie (DO) .....	20,00	20,00	0,0
Equipement des voies navigables et des ports fluviaux .....			
CP	5,00	2,00	-60,0
AP	0,00	0,00	-
<b>TOTAL DO + CP</b>	<b>26,5</b>	<b>23,5</b>	<b>-11,3</b>
DO + AP	21,5	21,5	0,0
Contribution du FITTVN (AP=CP) - Chapitre 02	276,0*	281,0	1,81 %
<b>TOTAL GENERAL</b>			
DO + CP	<b>302,5</b>	<b>304,5</b>	<b>0,66 %</b>
DO + AP	<b>297,5</b>	<b>302,5</b>	<b>1,68 %</b>

\*Crédits majorés de 24 millions de francs en gestion 1996 sur proposition du comité de gestion du FITTVN

Aux termes de l'engagement pris devant votre commission des finances le 24 octobre 1996 par M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, les crédits du chapitre 02 du FITTVN ont fait l'objet d'une majoration de 69 millions de francs portant le total des moyens d'engagement des voies navigables à 371,5 millions de francs.

Leur répartition sera arrêtée par le comité de gestion du fonds. Pour l'essentiel, ils serviront à maintenir l'effort de restauration du réseau géré par Voies navigables de France (VNF) et à financer les travaux de sécurité et de préservation d'ouvrages fluviaux à Marseille, Dunkerque et Le Havre.

Au 31 juillet 1996, un peu plus de 145 millions de francs de moyens d'engagement ont été mis en place pour les voies navigables. 8,6 millions de francs environ sont allés à des travaux sur les voies gérées par l'Etat (dont un peu plus de la moitié pour le canal du Havre à Tancarville). 122 millions de francs ont financé des opérations gérées par VNF, dont 70 millions de francs au titre de la subvention d'investissement. 15 millions de francs ont enfin été affectés à l'aménagement de la vallée du Lot.

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

### **1. Les comptes de VNF**

#### *a) Les recettes*

Les recettes de V.N.F. sont fournies par les utilisateurs du réseau et sont complétées par des subventions de l'Etat et des collectivités territoriales.

Les ressources propres de l'établissement comprennent trois types de contributions à partir desquelles sont financés ses moyens de fonctionnement et d'investissement.

**1. 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 ressources de V.N.F. Elle s'établit à 509 millions de francs en 1996. Son estimation pour 1996 est de l'ordre de 529 millions de francs.

**2. 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 rapporte environ 37 millions de francs et le péage plaisance 18 millions de francs en 1995 et respectivement 39 millions de francs et 18 millions de francs pour 1996.

**3. Les ressources du domaine fluvial** confié par l'Etat V.N.F rapportent, pour l'instant, environ 17 millions de francs : l'évolution des barèmes et la mise en place progressive d'une démarche plus commerciale se référant au prix du marché devraient faire augmenter cette ressource de façon significative, 27 millions de francs sont prévus pour 1996.

Les ressources propres sont donc d'un total légèrement supérieur à 600 millions de francs environ. Il s'y ajoute la contribution générale de l'Etat aux investissements fixée à 94 millions de francs en 1996, ainsi que sa contribution à certains investissements individualisés (144 millions de francs en 1996 pour certains aménagements de la Saône, de la Seine et les travaux de Niffer Mulhouse) 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. L'ensemble des contributions de l'Etat fait désormais l'objet d'une dotation du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN).

#### *b) Les dépenses*

Les dépenses de VNF sont distinguées en une section de fonctionnement et une section d'investissement.

Le total de la section de fonctionnement s'élève, selon l'état prévisionnel des recettes et des dépenses (EPRD) pour 1996 à 780,5 millions de francs. Le total de la section d'investissement s'élève à 583,94 millions de francs.

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 Compagnie nationale du Rhône (CNR) des redevances qu'elle percevait au titre de l'article 35 du code du domaine fluvial avant la création de VNF.

Voies navigables de France s'est vu confier par l'Etat l'exploitation, l'entretien et le développement d'une partie du réseau de voies navigables, soit 6.800 kilomètres sur 8.500. Les services de l'Etat mettent en oeuvre la politique qui leur est fixée par le siège de l'établissement.

Pour les années 1995 et 1996, et pour les voies confiées en gestion à Voies navigables de France, l'établissement a poursuivi son programme de restauration et d'investissement conformément aux orientations du FDES.

L'établissement assure la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires au choix du tracé de la liaison Seine-Nord et de la mise en forme du dossier préalable au débat public sur la liaison Seine-Est, financées sur le FITTVN.

Pour 1996, l'investissement est de l'ordre de 456 millions de francs. Il concerne les opérations de modernisation et d'entretien des voies ainsi que la poursuite des études de Seine-Nord et de Seine-Est. En outre, 144 millions de francs sont financés par le FITTVN sur des opérations individualisées.

Depuis 1995, le montant des investissements de VNF diminue très rapidement : 672,6 millions de francs en 1995 ; 401,5 millions de francs en 1996 ; pas plus de 371 millions de francs en 1997. Votre rapporteur s'interroge sur le paradoxe qu'il y a à réduire ces investissements tandis que le gouvernement proclame vouloir relancer le transport fluvial.

Pour ce qui concerne 1997, le programme d'investissement est limité à 371 millions de francs qui seront affectés pour 125 millions de francs à la poursuite du développement du réseau et pour 54 millions de francs aux travaux de la CNR. 192 millions de francs correspondent à la restauration des canaux et rivières qui sont confiés à V.N.F.

Les ressources de la section d'investissement ont les origines suivantes :

*en millions de francs*

	VNF	Etat	Collectivités territoriales et Union européenne	Total
1995	462,82	193,41	69,84	726,07
1996	245,57	238,00	102,23	585,80
1997	202,70	238,00	85,20	525,90

## 2. Le contrat de plan Etat-VNF

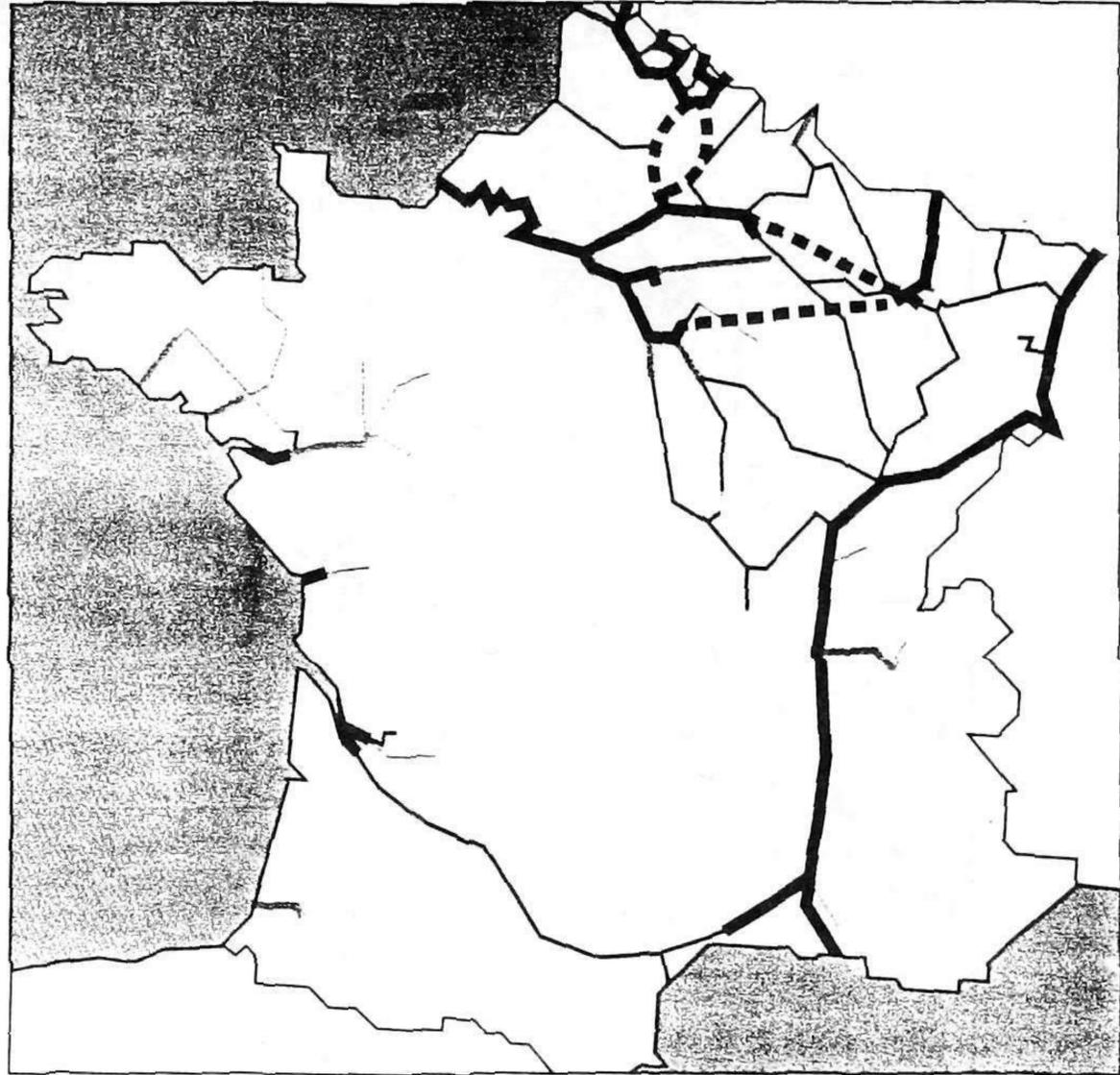
Par une lettre du 30 mars 1995, le ministre de l'équipement Bernard Bosson avait fixé le cadre du futur contrat de plan Etat-VNF. Celui-ci est toujours en cours de discussion alors qu'il aurait dû être signé en 1996.

Ces attermolements sont peu compatibles avec une réalisation à horizon déterminée des trois grandes liaisons à grand gabarit Rhin-Rhône, Seine-Nord et Seine-Est, et avec la relance souhaitable du transport par voie navigable, qui s'étirole lentement dans notre pays.

Ils peuvent cependant s'expliquer par la révision en cours du schéma directeur des voies navigables.

*Schéma directeur  
des voies navigables françaises.*

- Moins de 250 T
- de 250 à 650 T
- de 650 à 1 500 T
- 1500 T et plus

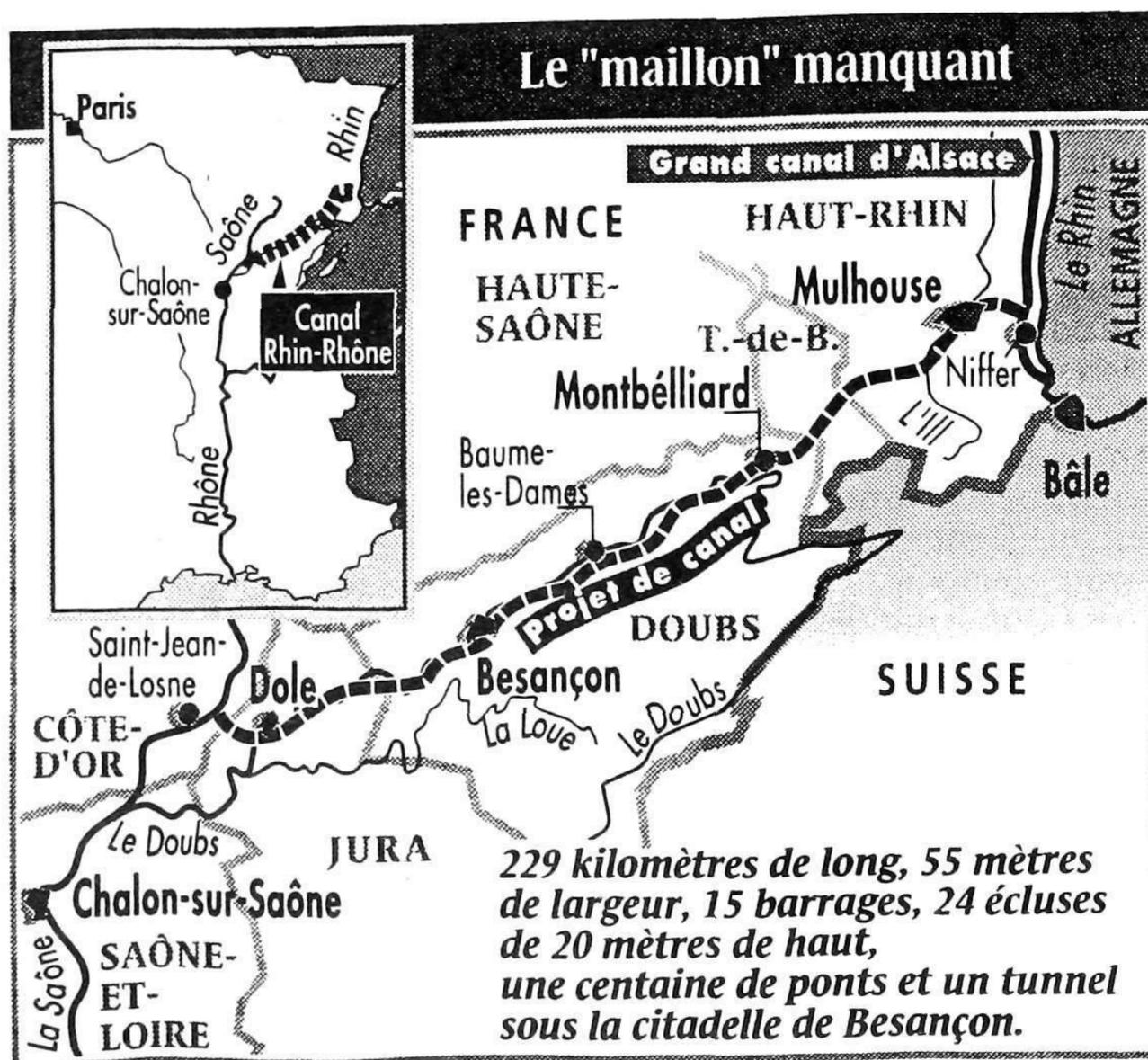


*Source : DATAR 1984*

### **C. LE POINT SUR LES LIAISONS À GRAND GABARIT**

#### **• Rhin-Rhône**

Malgré les critiques dont elle fait l'objet, malgré un coût récemment évalué par l'inspection générale des finances et le conseil général des Ponts et chaussées à 28 milliards de francs, et malgré la nécessité de grandes précautions en matière d'insertion dans l'environnement, il semble que la liaison Saône-Rhin soit en passe d'être réalisée, la SORELIF s'appêtant à mettre en oeuvre son programme d'acquisitions foncières.



Source : Le Monde

Tableau récapitulatif de l'état d'avancement de la liaison Saône-Rhin

(en millions de francs)

	Avant 1993	1993	1994	1995	1996	1997
Bief de Niffer						
1ère tranche	37,00	81,10	73,40	109,10	30,00	0,60
2ème tranche			0,70	135,50	39,00	40,60
Autres biefs	189,00	5,00	3,00	1,60		
Aménagement de la Saône						
Dragages de la Saône	60,00	31,30	7,80	29,40	7,00	35,12
Contournement du pont de Mâcon	150,00	1,70	5,90	3,20	3,40	1,55
<b>Total</b>	<b>436,00</b>	<b>119,10</b>	<b>90,80</b>	<b>278,80</b>	<b>79,40</b>	<b>77,87</b>

Les travaux non encore entamés qui restent à réaliser correspondent à l'aménagement complet de la liaison Saône-Rhin depuis le bief de Niffer amont (km 15,2 à compter de l'origine alsacienne de la liaison) jusqu'au raccordement à la Saône (km 229) à Saint-Symphorien.

### **La mission de l'inspection générale des finances et du Conseil général des ponts et chaussées**

La mission a comporté la prise en compte des surcoûts liés à l'environnement, des frais intercalaires de l'investissement, de l'impact du régime fiscal à appliquer, des hypothèses sous-tendant les perspectives relatives aux charges et recettes futures de l'exploitation.

Le rapport a été remis aux ministres concernés en avril 1996. Il a fait un point sur la fiabilité de l'estimation du projet de base, l'insertion dans le contexte technique et économique européen, les risques de surcoût, le coût global de l'investissement, l'exploitation de la liaison.

La mission a estimé que le coût d'investissement de cet aménagement, qui ne pouvait qu'être réévalué compte tenu de l'ancienneté des premières études et de l'évolution des impératifs liés à la protection de l'environnement et des évolutions techniques et économiques, pourrait s'élever à près de 28 milliards de francs TTC (valeur 1995), sans compter les intérêts intercalaires évalués à 21 milliards de francs.

Mais la mission a souligné la complexité de la tâche eu égard à l'ampleur du projet, le manque de critères de comparaison, la nécessité d'études approfondies sur certains points. Néanmoins la mission a conclu au sérieux et à la fiabilité de l'évaluation technique et des estimations financières de la CNR.

S'agissant des conditions de l'exploitation future de la liaison par la CNR, la mission a mis en évidence la probabilité d'un déficit structurel, s'est interrogée sur le choix de l'exploitant, a recommandé une clarification des missions entre CNR et Voies navigables de France et suggéré d'aborder les questions relatives aux perspectives du transport fluvial. Elle a enfin suggéré la mise en place d'un comité de pilotage pour accompagner les étapes de réalisation du projet et suivre l'utilisation des fonds correspondants.

#### **• Seine-Est**

En 1995, la maîtrise d'ouvrage des études de la liaison à grand gabarit Seine-Est a été confiée à Voies navigables de France (VNF). Un comité de pilotage a été créé. Les études de cadrage comportent deux volets, l'un socio-économique, l'autre concernant les aspects d'aménagement, d'environnement et techniques, qui permettront de préciser les grands couloirs de tracé dans lesquels seront menées les études préliminaires.

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.

Cinq millions de francs ont été inscrits sur le budget du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables au titre de l'année 1995 pour ces études et 7,4 millions de francs sont programmés pour l'exercice 1996.

L'aménagement de Bray-Nogent, conçu comme la première étape d'une mise au gabarit de 3.000 tonnes, a été engagé en 1990 pour un montant de 60 millions de francs (dont 36 millions de francs qui avaient été mis en place antérieurement et 15 millions de francs de fonds de concours). En 1991, une deuxième tranche d'un montant de 60 millions de francs, dont 45 millions de francs pour l'Etat a été mise en place.

Les deux premières tranches sont constituées par la reconstruction des ouvrages du Vezoult (barrage et écluse).

En 1992, les travaux des boucles de Port-Montain et de Nogent ont été engagés. A cet effet, un montant de 15 millions de francs, dont 11,25 millions de francs pour VNF a été mis en place.

Ces financements ont permis de réaliser le programme prévu initialement (les ouvrages du Vezoult et les deux boucles).

Pour compléter ce programme initial, VNF a procédé en 1995 au relèvement du pont de Beaulieu (1,5 million de francs).

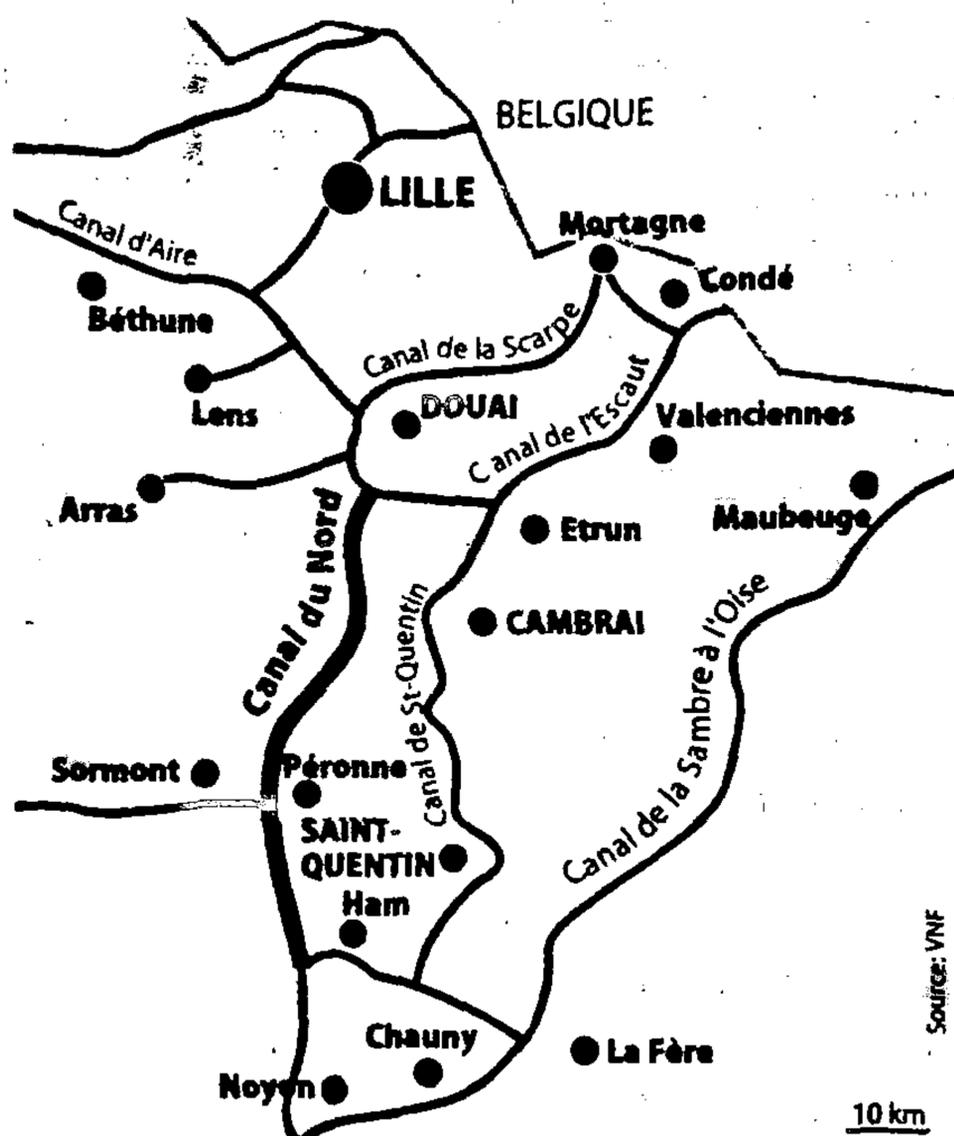
#### • Seine-Nord

Le débat sur l'opportunité de la liaison a été mené de novembre 1993 à novembre 1994 par le préfet de la région Picardie et a débouché sur la présentation d'un cahier des charges au ministre chargé des transports en janvier 1995. Celui-ci a été approuvé et la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires de la liaison Seine-Nord a été confiée à Voies navigables de France (VNF) le 4 avril 1995. Cette phase d'études a pour objet la comparaison des fuseaux de tracé envisageables (par le canal du Nord, le canal de Saint-Quentin, ou un tracé intermédiaire entièrement nouveau) sur les plans technique, environnemental, des retombées socio-économiques, et sur l'aménagement des territoires traversés. Elle sera normalement suivie d'une nouvelle concertation avec les collectivités et les acteurs socio-économiques permettant au gouvernement le choix du fuseau de tracé, qui pourrait intervenir au premier trimestre 1997, autorisant le lancement des études d'avant-projet dans le courant de l'année 1997.

Parallèlement, des études sont menées pour examiner l'opportunité économique et les possibilités techniques de mise aux normes de la classe Vb européenne (normes utilisées pour la conception de la liaison Seine-Nord) de l'Oise à l'aval de Compiègne et du canal Dunkerque-Escaut.

Ces études sont financées sur les crédits du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables. 15 millions de francs ont été utilisés en 1995 et 22,6 millions sont inscrits pour 1996.

En ce qui concerne les travaux, le plan de financement n'est pas établi à ce jour.



Source : Le Moniteur

Selon VNF, le coût final du canal, qui pourrait emprunter le canal du Nord plutôt que celui de Saint-Quentin, serait de l'ordre de 12 milliards de francs. Le calendrier prévisionnel prévoit une déclaration d'utilité publique au second semestre 1999, et des travaux s'étalant de 1999 à 2005. Compte tenu du lien qu'elle établirait entre les puissants réseaux navigables du Bénélux, l'Ile-de-France et la Manche, la liaison Seine-Nord paraît d'une pertinence économique incontestable.

## D. LE FRÉMISSEMENT DU TRAFIC FLUVIAL

La révision du schéma directeur, le contrat de plan Etat-VNF et des choix d'infrastructures bien arrêtés paraissent d'autant plus nécessaires que le trafic fluvial après une longue période de déclin, a connu en 1995 un certain frémissement.

Evolution du trafic par mode de transport  
(millions de tonnes/kilomètre)

	1991		1992		1993		1994		1995	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%
Route	147,8	+2,0 %	150,6	+1,9 %	114,9	-3,3 %	153,4	+5,9 %	175,3	+14,0 %
Fer (1)	49,4	-0,6 %	48,2	-2,4 %	43,6	-9,5 %	47,2	+8,2 %	46,4	-2,0 %
Voie d'eau (2)	6,8	-5,5 %	6,9	+1,1 %	6,0	-13,0 %	5,6	-10,7 %	5,9	+5,3 %
Oléoducs (3)	22,7	+10,2 %	23,4	+3,1 %	23,9	+2,0 %	22,8	-2,1 %	22,2	-3,0 %

(1) Hors wagons particuliers vides, trafic routier SNCF et expéditions

(2) Oléoducs de plus de 50 km

(3) A compter de 1991, le trafic national ne comprend plus le transit rhénan

Source : Compte des transports de la Nation

Il est nécessaire de conforter cette évolution en donnant le signal du développement des voies navigables en France.

A cet égard, votre rapporteur considère qu'il est essentiel que les choix d'infrastructures soient clairement décidés. La très lourde charge de leur financement, et donc les travaux, devront être ensuite étalés dans le temps de façon à permettre à la collectivité d'y faire face. Sans forcer l'allure, ni bâcler la solution au problème essentiel de l'insertion dans l'environnement.



**Réunie le 24 octobre 1996, sous la présidence de M. Christian Poncelet, Président, la commission des finances a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme (II. Transports - 1 - Transports terrestres).**

**Elle a confirmé cette position le 21 novembre 1996, après avoir pris acte des modifications apportées par l'Assemblée nationale.**

Le Sénat sur internet : <http://www.senat.fr>  
minitel : 3615 - code SENATEL  
L'espace Librairie du Sénat : tél. 01-42-34-21-21

Imprimé, pour le Sénat, par Automédon - 39-41, rue Labat - 75018 PARIS

ISBN 2-11-100589-4



ISSN 1240-8425

Prix de vente au public : 9,10 F