

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993 - 1994

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1993.

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 1994 ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Jean ARTHUIS,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 19

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

II. Transports :

I. Transports terrestres

Rapporteur spécial : M. Jean-Pierre MASSERET

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président*; Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clouet, Jean-Pierre Masseret, *vice-présidents*; Jacques Oudin, Louis Perrein, François Trucy, Robert Vizet, *secrétaires*; Jean Arthuis, *rapporteur général*; Philippe Adnot, René Ballayer, Bernard Barbier, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Maurice Blin, Camille Cabana, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Mme Paulette Fost, MM. Henri Gœtschy, Emmanuel Hamel, Alain Lambert, Tony Larue, Paul Lorient, Roland du Luart, Michel Manet, Philippe Marini, Michel Morsigne, Jacques Moission, Bernard Pellarin, René Régnauld, Michel Sergent, Jacques Sourdille, Henri Torre, René Trégouët, Jacques Valade.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10^e législ.) : 536, 580, 585 et T.A.66.

Sénat : 100 (1993-1994).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
CHAPITRE I: PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	9
I - LES CREDITS DEMANDES POUR 1994	9
A. EVOLUTION D'ENSEMBLE	9
B. PRESENTATION DES PRINCIPALES EVOLUTIONS	10
1. Les concours de l'Etat à la S.N.C.F. relatifs au réseau principal	10
2. La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens	12
3. La contribution de l'Etat aux transports collectifs de province	14
4. Les crédits affectés aux voies navigables	14
5. Les autres crédits	16
CHAPITRE II: LA S.N.C.F.	
A. LES CONCOURS DE L'ETAT A LA S.N.C.F.	17
B. L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA S.N.C.F.	20
1. Le fléchissement du trafic ferroviaire	20
2. La dégradation de la situation financière de la S.N.C.F.	23
3. Un endettement catastrophique	26
C. LES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.	27
1. La modernisation du réseau classique	28
2. La réalisation du réseau à grande vitesse	29
D. LES EFFORTS DE LA S.N.C.F. EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA SECURITE	36

CHAPITRE III: LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE	41
A. LE FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE	42
1. L'évolution de la contribution de l'Etat	42
2. L'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation	43
B. LES INVESTISSEMENTS DESTINES AU DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION ILE-DE-FRANCE	44
1. L'évolution des concours de l'Etat	44
2. Les investissements en cours de réalisation	45
3. Les objectifs à long terme : le nouveau schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France	46
C. L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA R.A.T.P.	47
1. L'évolution du trafic	47
2. La situation financière de l'entreprise	47
CHAPITRE IV: LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE	49
A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	50
1. Les concours de l'Etat	50
2. La répartition du financement des transports collectifs urbains et l'évolution du versement de transport	52
B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS	55
1. Les contrats Etat-départements	55
2. Les contrats de plan Etat-régions	56
CHAPITRE V: LES VOIES NAVIGABLES	57
A. L'EVOLUTION DES DOTATIONS BUDGETAIRES	57
1. Les crédits destinés au réseau non concédé à V.N.F.	58
2. Les aides à la batellerie	59
3. La subvention à V.N.F.	59

B. LES MOYENS ET L'ACTION DE "VOIES NAVIGABLES DE FRANCE"	60
1. Les ressources de V.N.F.	61
2. Les dépenses et le programme d'investissement de V.N.F. ...	61
C. LA SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL	65
ANNEXE - Les crédits européens rattachés au budget des transports terrestres	67

PRINCIPALES OBSERVATIONS

1. Les crédits affectés au budget des transports terrestres pour 1993 enregistrent une progression de 6,1 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1993. Cette hausse n'est cependant que de 3,5 % par rapport à l'ensemble des crédits votés de 1993 (après loi de finances rectificative).

Cette progression s'explique principalement par la hausse de 6,9 % (soit un montant de près de 2,3 milliards de francs) des concours versés par l'Etat à la S.N.C.F. liés au contrat de plan 1990-1994.

La hausse de ces concours qui représentent plus de 80 % du budget des transports terrestres, est due pour l'essentiel à l'augmentation de 2.000 millions de francs de la contribution aux charges d'infrastructures et accessoirement à la progression de 400 millions de francs de la dotation à la caisse de retraites.

Cependant, l'augmentation de ces concours est moins forte qu'il ne'y paraît puisqu'il faut ajouter à la dotation perçue en 1993, 1.800 millions de francs provenant des recettes de privatisation. La progression réelle n'est donc que de 1,4 %.

2. La recherche des moyens de financement du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, indispensable à la modernisation des transports, à l'aménagement du territoire et à l'activité économique, intervient au sein d'une conjonction d'événements mettant la S.N.C.F. dans une situation financière très difficile, voire dramatique, créant une hypothèque sur les charges de l'Etat à cet égard.

D'une part, la mise au point définitive des projets s'accompagne de surcoûts par rapport au schéma initial, qui prévoyait 180 milliards de francs d'infrastructures et 30 milliards de francs de matériel roulant. Ainsi, les projets du T.G.V.-Est et du T.G.V. Méditerranée lancés le 21 septembre dernier, donnent respectivement lieu à des estimations en hausse de 3 milliards de francs (à 30 milliards de francs) par rapport au projet Essig et 8 milliards de francs (à 27,5 milliards de francs) par rapport au projet Querrien. Le taux de rentabilité de ces investissements est évalué par la S.N.C.F. à 8 % pour le T.G.V. Méditerranée, mais seulement 4,1 % pour le T.G.V.-Est.

D'autre part, la généralisation précipitée du système Socrate s'est ajoutée à la récession pour entraîner une chute très sensible du trafic voyageurs (- 5 % probablement en 1993, avec moins de 60 milliards de passagers/km par an). Cette mise en place se voulait concomitante de l'ouverture du T.G.V.-Nord afin probablement d'adapter le système de réservation à une nouvelle politique de modulation tarifaire. Cette baisse du trafic excède vraisemblablement celle qui aurait résulté de la seule conjoncture économique, le rail perdant à nouveau des parts du marché des voyages par rapport à la route, malgré des gains de rapidité accentués.

Enfin, la dette considérable de l'entreprise qui pourrait passer de 169 milliards de francs à 180 milliards de francs de la fin 1993 à la fin 1994 génère des frais financiers dont la croissance est beaucoup plus rapide que celle des concours de l'Etat au service annexe d'amortissement de la dette (en 1992, le service de la dette a crû de 25 % alors que l'aide de l'Etat est indexée sur les prix du P.I.B. On peut d'ailleurs s'étonner que ce poste ne croisse que de 0,1 % en 1994 alors que le Gouvernement prévoit une augmentation du prix du P.I.B. de 2 %.). La situation est telle que l'important effort de l'Etat (4,3 milliards de francs pour 1994) pour assainir le passif de la S.N.C.F. n'aura bientôt plus aucun impact sur la dégradation des finances de l'entreprise.

En 1993, la S.N.C.F. pourrait connaître un déficit supérieur à 8 milliards de francs contre 3 milliards de francs en 1992 et l'équilibre en 1991.

Les efforts de l'entreprise pour rationaliser ses structures et son fonctionnement ne devraient que faiblement entamer cette tendance (économie escomptée de 1 milliard de francs).

Dans la difficile situation économique d'aujourd'hui, cette situation est porteuse d'inquiétude car un accroissement de l'effort demandé à l'Etat et aux collectivités locales se profile, de même qu'une réduction des emplois et des investissements de la S.N.C.F.

C'est une véritable quadrature du cercle : comment une entreprise exsangue peut-elle financer d'importants travaux d'équipement ? Comment assainir cette situation financière sans dégrader davantage la conjoncture économique ?

Le Gouvernement tente aujourd'hui de restaurer l'image de la S.N.C.F. pour lui permettre de reconquérir des parts de marché, et négocie avec les partenaires européens et les institutions communautaires des moyens de financement à des projets qui intéressent toute l'Europe.

Ces deux voies sont des débuts de solution et doivent être encouragées.

3. Les indemnités compensatrices destinées au fonctionnement des transports collectifs parisiens sont augmentées de 7 % en ce qui concerne la R.A.T.P. et de 18 % en ce qui concerne la S.N.C.F.-banlieue, soit une augmentation totale de près de 386 millions de francs par rapport à 1993.

Il s'agit d'un retour en arrière complet par rapport à la loi de finances initiale pour 1993, qui avait diminué ce poste de 391 millions de francs grâce au rendement escompté du déplafonnement du versement transport.

L'ensemble des contributions aux transports collectifs en Ile-de-France connaît une hausse sensible : 8,5 % à 5.254 millions de francs.

Cette augmentation importante se fait malgré l'hypothèse d'un alourdissement de la part de l'usager dans le financement du transport urbain : 3 points de hausse tarifaire au-dessus de l'inflation en 1994, après une hausse en termes réels proche de 4 points en 1992.

Il convient peut être de s'interroger, aussi souhaitable que soit cet ajustement vers la vérité des prix, sur le point de savoir jusqu'où il doit aller en période de difficultés économiques pour le plus grand nombre et d'engorgement du trafic routier en Ile-de-France.

4. Les investissements destinés aux infrastructures de transports collectifs sont poursuivis au niveau élevé atteint en loi de finances initiale pour 1993 (+ 42 % par rapport à 1992 en Ile-de-France et + 24 % en Province). Cependant, le décalage de l'effort entre la province et l'Ile-de-France reste croissant au détriment de la première. Le maintien de cette situation paraît de moins en moins justifié.

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

Pour apprécier l'effort global de la puissance publique en faveur des voies navigables, il convient désormais de prendre en compte, outre les ressources budgétaires, les ressources propres de l'établissement public V.N.F., qui peuvent être évaluées à un montant total de 638 millions de francs en 1994, en progression de 8 % par rapport à 1993, dont 465 millions de francs pour le produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques et 65 millions de francs pour le produit des péages institués à la charge des transporteurs de marchandises ou de passagers et des plaisanciers.

Le budget total de Voies navigables de France s'élève à 804,39 millions de francs. Il faut y remarquer la part croissante prise par les collectivités locales (72,4 millions de francs, soit + 41 % sur 1993).

Ces ressources permettront à l'établissement public "Voies navigables de France" de poursuivre en 1994 le financement du programme d'investissements précédemment engagé par l'Etat.

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

I - PRESENTATION DES CREDITS

A. EVOLUTION D'ENSEMBLE

Les moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement) demandés pour les transports terrestres en 1994 atteignent 43,02 milliards de francs, en progression de 6,1 % en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1993.

Par rapport aux crédits rectifiés de 1993, la progression s'établit à 3,5 %. En effet, 1 milliard de francs de subventions nouvelles d'investissement aux transports collectifs ferroviaires (titre VI) avaient été décidés par la loi de finances rectificative pour 1993.

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

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 1993	Crédits demandés pour 1994	Evolution 1994/1993 (en %)
Dépenses ordinaires (D.O.)			
Titre III : moyens des services	14,06	14,16	+ 0,6
Titre IV : interventions publiques	38.784,44	41.471,55	+ 6,9
Total dépenses ordinaires	38.798,50	49.485,71	+ 6,9
Dépenses en capital			
Crédits de paiement (C.P.)	1.731,94	1.532,78	- 11,5
Autorisations de programme (A.P.)	1.965,85	1.916,25	- 2,6
Total des moyens de paiement (D.O. + C.P.)	40.530,44	43.018,49	+ 6,1
Total des moyens d'engagement (D.O. + A.P.)	40.764,35	43.401,96	+ 6,5

Les dépenses ordinaires, constituées pour l'essentiel de crédits d'interventions publiques, s'élèvent à 41,47 milliards de francs, ce qui représente une augmentation de 6,9 % par rapport à 1993.

Les dépenses en capital, minoritaires au sein de ce budget, avec un montant de 1,53 milliard de francs en crédits de paiement et de 1,92 milliard de francs en autorisations de programme, sont en revanche, l'objet d'une diminution sensible, atteignant respectivement - 11,5 % pour les crédits de paiement et - 2,6 % pour les autorisations de programme.

B. PRESENTATION DES PRINCIPALES EVOLUTIONS

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

En dehors des subventions d'investissement, d'un montant de 243 millions de francs en 1994, qui résultent d'engagements pris dans le cadre des contrats Etat-régions et de conventions particulières avec la S.N.C.F., les concours de l'Etat à la S.N.C.F. destinés au fonctionnement du réseau principal correspondent à l'application du contrat de plan conclu entre l'Etat et la S.N.C.F. le 14 mars 1990 pour la période 1990-1994.

Ces concours atteignent un montant de 35.264,25 millions de francs dans le projet de budget des transports terrestres pour 1994.

Leur décomposition est récapitulée dans le tableau suivant :

(en millions de francs)

	1993	1994	Evolution en %
Compensation des missions de service public :			
- Contribution aux lignes maintenues pour la Défense	7,20	7,20	0,0
- Contribution à l'exploitation des services régionaux de voyageurs	4.201,09	4.207,26	+ 0,1
- Compensation pour tarifs sociaux	1.890,19	1.789,78	- 5,3
Harmonisation des conditions de concurrence :			
- Contribution aux charges d'infrastructure	9.888,25	11.854,72	+ 19,9
- Contribution aux charges de retraite	12.719,00	13.123,00	+ 3,2
- Concours au service annexe d'amortissement de la dette	4.276,93	4.282,29	+ 0,1
TOTAL	32.982,66	35.264,25	+ 6,9

L'augmentation globale de 7 % des concours versés par l'Etat dans le cadre du contrat de plan s'explique par l'évolution des dotations suivantes :

- la contribution aux charges d'infrastructure connaît une forte augmentation, de 1.966,5 millions de francs, soit près de 20 % ;

- la contribution aux charges de retraite enregistre une progression modérée de 404 millions de francs, soit + 3,2 % pour un montant de 13.123 millions de francs. La progression sera plus probablement de l'ordre de 0,2 %, le montant atteint en gestion devant être d'environ 13.090 millions de francs en 1993. Les modifications des compensations entre régimes spéciaux au profit de la S.N.C.F. permettent à l'Etat de faire des économies : cette contribution devrait diminuer de 5,6 % en 1993 (13.862 millions de francs en 1992).

Les subventions d'investissement versées à la S.N.C.F. diminuent pour leur part de 12,3 %, soit une baisse de 34 millions de francs. Elles sont destinées au lancement de nouvelles études T.G.V., à l'électrification des lignes Nantes-Caen-Cherbourg et François-Saint-Amour, le solde du plan ferroviaire breton (achevé en septembre 1992 par l'électrification de la ligne Lorient-Quimper) aux opérations annexes du T.G.V. Atlantique (électrification Poitiers-La Rochelle) et du T.G.V. Nord (électrification de lignes autour de Douai et Calais).

2. La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens

La contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs parisiens s'élève à 5,2 milliards de francs en 1994, en augmentation de 8,5 % par rapport à 1993.

Le tableau ci-après en donne le détail :

	1993	1994	Evolution en %
Indemnité compensatrice RATP	3.988,55	4.271,00	+ 7,1
Indemnité compensatrice SNCF	586,50	690,00	+ 17,6
Réductions de tarifs RATP	119,00	131,00	+ 10,1
Réductions de tarifs SNCF-banlieue	125,90	140,00	+ 11,2
Desserte interne des villes nouvelles	4,00	4,00	0,0
T.V.A. (RATP)	17,44	18,00	+ 3,2
TOTAL	4.841,39	5.254,00	+ 8,5

- Les indemnités compensatrices versées à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue représentent, avec 4.961 millions de francs en 1994, 94 % du total.

Ces indemnités, destinées à compenser l'écart entre les tarifs fixés par les pouvoirs publics et le prix de revient du transport, font l'objet d'un ajustement à la hausse par rapport à leur niveau de 1993, de + 7,1 % pour la R.A.T.P. et de + 17,6 % pour la S.N.C.F.-banlieue.

En effet, ces indemnités avaient été ajustées en forte baisse en loi de finances initiale pour 1993 grâce au produit attendu du "versement transport" (10.179 millions de francs escomptés en 1993 contre

8.411 millions de francs perçus en 1992). La situation économique ne permettra pas un tel rendement dont le Gouvernement espérait un bond provoqué par le déplafonnement. Il en sera probablement de même en 1994.

Les crédits destinés à compenser les réductions de tarifs connaissent une assez forte progression, tant pour la R.A.T.P. que pour la S.N.C.F., s'élevant respectivement à 131,0 et 140,0 millions de francs.

- Les subventions d'investissement aux transports collectifs en Ile-de-France restent stables (+ 0,9 %) en autorisations de programme (718,6 millions de francs) ainsi qu'en crédits de paiement (+ 1,3 % à 605 millions de francs).

Ces crédits, complétés par les dotations prévues au compte d'affectation spéciale pour l'aménagement de l'Ile-de-France (290 millions de francs, de même qu'en 1993), s'inscrivent dans le cadre du contrat de plan conclu en mai 1989 entre l'Etat et la région Ile-de-France.

Ils permettront en 1994 la poursuite des opérations suivantes : prolongement de la ligne A du RER jusqu'à Cergy-le-Haut, liaisons Météor et Eole, ligne D du RER (jonction gare de Lyon-Châtelet), ainsi que la correspondance de la ligne C du RER avec Météor à la gare Massena. Ils financeront également la ligne 13 Saint-Denis-Université, le Trans-Val-de-Marne, la liaison Issy-Défense et la grande ceinture ouest.

3. La contribution de l'Etat aux transports collectifs de province

A la différence des transports collectifs en Ile-de-France qui font l'objet d'une contribution de l'Etat, tant pour leur fonctionnement que pour les investissements, les transports collectifs de province ne reçoivent de la part de l'Etat que des subventions d'investissement, qui atteignent en 1994, 674 millions de francs d'autorisations de programme, soit une stabilité par rapport à 1993.

En revanche, les crédits de paiement sont en très forte diminution, à 423 millions de francs, soit une baisse d'un quart de la dotation de 1993.

La participation de l'Etat à la réalisation de métros et de tramways dans les grandes villes telles que Lille, Strasbourg, Rouen, Lyon et Grenoble, s'élève à 614 millions de francs d'autorisations de programme (contre 602 millions de francs en 1993).

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

- Le plan de soutien en faveur de la batellerie, déjà prolongé d'un an en 1993, est reconduit et reçoit une dotation de 36 millions de francs. Il est destiné à la modernisation du secteur et à la réduction des surcapacités.

- Une dotation de 15 millions de francs d'autorisations de programme est prévue pour la restauration des voies continuant à être gérées par l'Etat.

Enfin, la subvention d'investissement accordée à l'établissement public V.N.F. pour la restauration du réseau qui lui est confié diminue de 22 % mais demeure supérieure à celle de 1992 (89 millions de francs). Sa mission principale sera l'instruction puis les travaux de liaison à grand gabarit des bassins de la Seine et du Nord (Compiègne-Escaut).

5. Les autres crédits

- Les crédits affectés aux régimes sociaux particuliers passent de 931,60 à 924,50 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'Outremer.

- Les aides au développement de la productivité des transports de marchandises, qui sont notamment destinées au financement du développement du transport combiné (plateformes multimodales) sont maintenus à 55 millions de francs.

- Enfin, les crédits de recherche s'élèvent à 102,45 millions de francs d'autorisations de programme, en baisse de 7 %, dont 57,4 millions pour le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports (F.A.R.I.T.). Un nouveau chapitre consacré au transport de marchandises est créé.

CHAPITRE II

LA S.N.C.F.

S'élevant à un montant global de près de 37 milliards de francs en 1994, la contribution de l'Etat à la S.N.C.F. représente la principale masse du budget des transports terrestres, soit 87 % du total des crédits.

Cette contribution résulte, pour plus de 35 milliards de francs, de la mise en oeuvre du contrat de plan conclu entre l'Etat et la S.N.C.F. pour la période 1990-1994.

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

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

- une contribution versée par le ministère de la Défense pour le transport des militaires,
- une compensation versée par le ministère de la Justice pour le transport des détenus et de leurs escortes,
- et une compensation versée par les Services du Premier ministre pour le transport de la presse.

Concours de l'État à la S.N.C.F.

(en millions de francs)

	1993	1994	Evolution en %
Compensation des missions de service public :			
- Contribution aux lignes maintenues pour la Défense	7,20	7,20	0,0
- Transports de voyageurs :			
. contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional	4.140,67	4.145,81	+ 0,1
. organisation de dessertes à courte distance	60,42	61,45	+ 1,7
- Compensations tarifaires	1.890,19	1.789,78	- 4,3
- Banlieue parisienne :			
. indemnité compensatrice	586,50	690,00	+ 17,6
. réductions de tarifs	125,90	140,00	+ 11,2
Harmonisation des conditions de concurrence :			
- Contribution aux charges d'infrastructures	9.888,29	11.854,72	+ 19,9
- Contribution aux charges de retraite	12.719,00	13.123,00	+ 3,2
Concours au service annexe d'amortissement de la dette	4.276,93	4.282,29	+ 0,1
Subventions d'investissement (CI) :			
<i>réseau principal</i>	277,00	243,00	- 12,3
<i>banlieue parisienne</i>	344,55	319,83	- 7,2
TOTAL	34.316,61	36.657,08	+ 6,8

Le montant total de ces concours s'élève à 36,6 milliards de francs en 1994, en augmentation de 6,8 % par rapport à 1993. Ils concernent, pour l'essentiel, à hauteur de plus de 35,5 milliards, le réseau principal ; le reliquat, soit un peu plus d'un milliard de francs, étant affecté au réseau de la banlieue parisienne.

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

Elles correspondent à deux objectifs essentiels : la compensation des missions de service public imposées à la S.N.C.F. et l'harmonisation des conditions de concurrence avec les autres moyens de transport.

La compensation des missions de service public justifie le versement à la S.N.C.F. :

- d'une contribution pour le maintien des installations nécessaires aux besoins de la défense du pays ;

- d'une contribution à l'exploitation des services régionaux de transports de voyageurs d'un montant de 4,15 milliards de francs en 1994 ;

- d'une compensation au titre des tarifs sociaux d'un montant de 1,79 milliard de francs en 1994 ;

- et d'une contribution à l'équilibre des comptes de l'activité du transport de voyageurs dans la région parisienne, soit 830 millions de francs en 1994, comprenant une indemnité compensatrice et une compensation pour les réductions de tarifs accordées sur le réseau banlieue. La forte hausse de ces deux postes provient du montant plus faible qu'escompté de la part des entreprises (versement transport) lié à l'érosion de la masse salariale en période de crise.

L'harmonisation des conditions de concurrence justifie, pour sa part, le versement par l'Etat d'une contribution aux charges d'infrastructures tendant à tenir compte des responsabilités spécifiques confiées à la S.N.C.F. en matière d'infrastructures et d'une contribution aux charges de retraite.

Ces contributions sont en augmentation respective de 19,9 % et 3,2 % par rapport à leurs montants de 1993.

- La forte hausse de ce premier poste est plus apparente que réelle, puisqu'en 1993, 1.800 millions de francs avaient été versés à ce titre à la SNCF par le compte d'affectation spéciale recueillant les recettes de privatisations (n° 902-24). L'effort budgétaire n'en est pas moins appréciable puisque ce poste est de nouveau financé par les

recettes courantes de l'Etat. Cet effort est justifié par l'achèvement du contrat de plan.

- La hausse de la contribution aux charges de retraites, supérieure à l'inflation prévue (2,2 % en moyenne en 1994), est liée à la dégradation continue de la structure démographique de la Caisse de retraites. Au cours de l'exercice 1992, l'entreprise est passée de 200 000 actifs à 195 000. Et les années à venir devraient la voir réduire encore le nombre d'emplois. Cette dégradation n'est pas compensée par la forte hausse des fonds perçus par la caisse au titre de la compensation entre régimes spéciaux (+ 29 % en 1993).

Enfin, l'Etat apporte son concours à l'assainissement de la situation financière de la S.N.C.F. par un versement de 4,3 milliards de francs au service annexe d'amortissement de la dette, en application de l'article 28 du contrat de plan. Ce service annexe, doté d'une comptabilité séparée, a été mis en place à compter du 1er janvier 1991, afin de gérer la partie de la dette correspondant aux déficits cumulés de l'entreprise nationale à la fin du précédent contrat de plan, soit 38 milliards de francs.

B. L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F.

La situation financière de la S.N.C.F. est très mauvaise, voire désastreuse, ce qui s'explique à la fois par l'évolution défavorable du trafic au cours de la période récente, un endettement très lourd générateur de frais financiers élevés, et un programme d'investissement ambitieux, générateur d'endettement.

1. Le fléchissement du trafic ferroviaire

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

	1990	1991	1991/ 1990 en %	1992	1992/ 1991 en %	1993 (estima- tion)	1993/ 1992 en %
TRAFIC VOYAGEURS							
Réseau principal	53,77	52,35	- 2,6	52,93	+ 1,1	49,60	- 6,3
Banlieue parisienne	9,97	9,95	- 0,2	9,94	- 0,1	10,02	+ 0,8
TOTAL	63,74	62,30	- 2,3	62,87	+ 0,9	59,62	- 5,2
TRAFIC FRET (Trafic wagons)	49,68	49,40	- 0,6	48,19	- 2,5	42,50	- 11,8

a) Le trafic voyageurs

Le redressement du trafic voyageurs amorcé au 1er semestre 1992 (+ 2,3 % au 1er semestre par rapport à la même période de 1991) a fait long feu, l'année s'achevant par une modeste avancée de 0,9 %. L'essentiel de la progression est venu du trafic TGV (+ 6,2 %), le reste du trafic étant globalement en régression.

La très mauvaise surprise provient de l'année 1993, dont la SNCF avait espéré un redressement grâce notamment à la mise en service du TGV-Nord. La production de cette année sera vraisemblablement en recul de plus de 5 %, le trafic total repassant sous la barre des 60 milliards de voyageurs-kilomètres pour la première fois depuis 1987. Il ne s'agit encore que d'estimations, mais il y a peu à espérer de la fin de l'année 1993.

Cette chute brutale a deux origines :

- la mauvaise conjoncture économique, déjà responsable de la baisse du trafic en 1991 et au 2e semestre 1992 ;

- la mise en place prématurée du système de réservation SOCRATE, qui a contraint physiquement de nombreux voyageurs à employer un autre moyen de transport, faute pour eux de parvenir à réserver une place ou obtenir un billet. La mise en place de ce système en janvier 1993 s'est faite à marche forcée, alors que visiblement le logiciel, d'une très grande complexité technique, n'était pas encore au point. Les parts de marché ainsi perdues seront difficiles à reconquérir

Ainsi, la forte croissance du trafic TGV observée les années passées s'est interrompue en 1993, la progression devant être de l'ordre de 1,8 %. En revanche, le trafic des trains rapides, les plus en concurrence avec l'automobile, s'est littéralement effondré (- 14 %), les services régionaux et franciliens, étrangers à Socrate, restant stables.

b) Le trafic marchandises

Le trafic de marchandises, dont l'évolution est étroitement liée à la conjoncture économique générale, reste pour sa part orienté à la baisse depuis 1990. En 1993, il connaîtra vraisemblablement une forte chute, de près de 12 %.

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

Cette évolution, perceptible depuis plusieurs années, continue de s'accroître dans la période récente :

(en milliards de tonnes-kilomètres)

	1991	1992
Trafic ferroviaire	49,4	48,2
Trafic routier	147,7	150,6
Trafic fluvial	6,8	6,9

Les efforts faits par la SNCF en faveur du trafic combiné, qui est passé de 14,1 % en 1988 à 17,2 % du total en 1992, n'ont pour l'instant donné aucun résultat de ce point de vue.

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

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

(en millions de francs)

1989	+ 138
1990	+ 17
1991	+ 6
1992	- 2956
1993*	- 7017

*prévisions S.N.C.F. fin juin 1993

Si l'un des principaux objectifs du contrat de plan, à savoir le maintien de l'équilibre des comptes, a pu être atteint au cours des deux premières années de son exécution, il s'est produit en 1992 un retournement conduisant à un déficit explosif.

a) L'exercice 1992

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

Or, l'exercice 1992 s'est soldé en définitive par une perte de près de trois milliards de francs, en raison de la conjonction des facteurs suivants :

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

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

- enfin, les charges financières se sont fortement alourdies, du fait du maintien de taux d'intérêt élevés et de l'accroissement de l'encours de la dette. De ce point de vue, la prise en charge par l'Etat d'une partie du service de cette dette n'a pas atteint les résultats espérés.

b) L'exercice 1993

L'exercice 1993 se déroule le long d'une sorte de spirale dépressive. Le déficit prévisionnel est ainsi passé de 2,8 milliards de francs mi-1992 à 6 milliards de francs dans le rapport annuel de la SNCF pour 1992, puis à 7 milliards de francs selon les prévisions de l'entreprise en juin 1993.

Devant le Sénat, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme a annoncé un déficit de plus de 8 milliards de francs à l'occasion du débat sur les transports intérieurs des 29 et 30 septembre derniers.

Il y a tout lieu de craindre que ce déficit soit finalement encore supérieur.

L'analyse sommaire des comptes (encore prévisionnels) de la SNCF pour 1993, est assez inquiétante :

- le résultat brut d'exploitation serait en forte baisse par rapport à 1992 à 6,1 milliards de francs alors qu'il était prévu en hausse de 17 % à 10,4 milliards de francs. Cette baisse a lieu malgré une révision en baisse des amortissements et provisions, seul poste des comptes à être ainsi revu favorablement. Le résultat d'exploitation se retrouverait déficitaire de près de 1 milliard de francs. Cette évolution indique que la rentabilité même de l'activité de la S.N.C.F. est en cause :

• Les charges d'exploitation seraient en hausse de 2,3 milliards de francs, niveau inférieur à ce qui était prévu, probablement du fait de la réduction des effectifs (les charges de personnel concourent pour 69 % de ce poste).

• Les recettes d'exploitation seraient en baisse de 4 % par rapport à 1992 (à 70,7 milliards de francs), chiffre qui paraît malheureusement optimiste si on en juge par la chute du volume d'affaires de l'entreprise (trafics voyageurs et marchandises).

• Les charges financières seraient en hausse de 900 millions de francs à 14 milliards de francs, portant le résultat financier à - 7,6 milliards de francs (contre 6,8 milliards de francs en

1992). Le service de la dette à long terme, en progression de 1,1 milliard de francs à 13,9 milliards de francs explique à lui seul cette dérive.

c) Les perspectives pour 1994

A la mi-1993, la SNCF prévoyait pour 94 un résultat brut d'exploitation positif de 9,8 milliards de francs et un résultat net comptable dans une fourchette de - 6,5 milliards de francs - 7,5 milliards de francs.

La prévision est toujours très délicate en situation économique tourmentée, comme en témoigne l'évolution du consensus de place sur les résultats des entreprises de 1992 qui est passé de + 12 % à la mi 91 à - 12 % fin 1992.

Il est cependant possible de mentionner ce que la SNCF prévoit de faire pour réduire son déficit. Elle attend ainsi 1 milliard de francs d'économie de fonctionnement grâce à la réforme de ses structures régionales. Elle entend également relancer son action commerciale grâce à l'offre "Joker" et à la rectification progressive du système Socrate (durées d'attente au guichet, utilisation du minitel et des automates). Elle compte aussi améliorer sa productivité, maîtriser sa masse salariale et tenter de réaliser des plus-values de cessions (la SNCF compte environ 350 filiales).

Il est à craindre qu'elle envisage de réduire ses investissements pour atténuer son endettement.

Enfin, il est plus que probable qu'elle tentera de négocier avec l'Etat une prise en charge accrue de ses missions d'intérêt général à l'occasion du prochain contrat de plan. Trois points particuliers relèveront de cette négociation :

- les charges d'infrastructure
- les besoins d'aménagement du territoire et les lignes non rentables ;
- le financement des investissements lourds (schéma directeur national des lignes à grande vitesse).

3. Un endettement catastrophique

Le ratio fonds propres sur endettement à long terme s'est dégradé en 1992, passant de 78 % à 58,5 %. La dégradation se poursuivra en 1993.

Les charges financières de plus en plus élevées qui obèrent les comptes de la S.N.C.F. sont la conséquence d'un endettement considérable. Au 31 décembre 1992, l'encours total de la dette à long terme de la S.N.C.F. s'élevait en effet à 142,1 milliards de francs, dont 106,6 à la charge de l'entreprise elle-même, le reliquat soit 35,5 milliards de francs étant à la charge de l'Etat.

La structure de cet endettement fait apparaître une part de 22 % de la dette libellée en devises et une part de 27,2 % de la dette à taux variable.

Le poids de la dette devrait encore s'alourdir au cours des prochaines années : elle pourrait atteindre, à la fin 1993, 164 milliards de francs, dont 130 milliards hors service annexe et, à la fin 1994, 180 milliards de francs, dont 146 milliards hors service annexe.

La charge totale de la dette (à court terme et à long terme) a atteint 11,9 milliards de francs en 1991 et 13,1 milliards de francs en 1992 (dont 3,4 milliards pour le service annexe).

En 1993, elle peut être évaluée à un montant total de 14 milliards de francs (dont 3,1 milliards pour le service annexe).

La part prise en charge par la S.N.C.F. représente 20 % du chiffre d'affaires et 37 % de la valeur ajoutée. Elle excède désormais le niveau de 1990, avant le transfert de 38 milliards de francs d'encours à l'Etat. En moins de trois ans, l'effet de cette réforme aura été annulé.

Heureusement, signature parmi les plus réputées de la place, la S.N.C.F. bénéficie des meilleures conditions d'emprunt sur le marché obligataire et profite ainsi pleinement de la baisse des taux à long terme, qui réduit le taux moyen de sa dette. Elle peut actuellement emprunter à 6,40 %.

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

Le tableau ci-après présente l'évolution des programmes d'investissement de la S.N.C.F. en 1992, 1993 et 1994.

En 1992, les investissements réalisés par la S.N.C.F. ont atteint un montant global de 23,8 milliards de francs, dont 20,4 milliards au profit du réseau principal.

Le programme prévu pour 1993 s'élève à 21,2 milliards de francs, en forte régression de 11 % par rapport à 1992.

L'enveloppe d'investissements prévue par la S.N.C.F. pour 1994, soit 19,1 milliards de francs, est également en retrait par rapport aux montants des années précédentes (de 10 % par rapport à 1993), essentiellement en raison de la diminution sensible et continue des investissements prévus pour la construction de lignes nouvelles. Ces investissements sont divisés par 3 depuis 1991. Un quart de ce poste sera consacré au TGV Méditerranée.

Investissements de la SNCF 1992 - 1993 - 1994

(en millions de francs courants hors taxes)

	1992	1993 Prévision	1994 Proposition SNCF
RESEAU PRINCIPAL			
. Lignes nouvelles (infrastructures), y compris contournement Est de Lyon (dont TGV Méditerranée)	8315	5521 (320)	2348 (817)
. Installations terminales du tunnel sous la Manche	175	94	10
. Travaux d'installations fixes sur lignes existantes (dont électrifications contrat)	3793 (110)	3392 (36)	3813 (5)
. Grosses Opérations Périodiques	1594	1698	1736
. Matériel Roulant TGV	3877	3570	3667
. Matériel Roulant "classique"	2185	1774	1460
. Mobilier et Outillage	396	535	587
. Participations financières	60	62	61
Total Réseau Principal	20415	16646	13682
RESEAU REGIONAL ILE-DE-FRANCE (Programme normal)			
Travaux d'Installations Fixes et Mobilier-Outillage	983,1	1268	1465
Matériel Roulant	1092	1348	1690
Total Réseau Régional IDF normal	2075,1	2616	3155
Total :			
Réseau Principal + IDF normal	22490,1	19262	16837
RESEAU REGIONAL ILE-DE-FRANCE (Programme Spécial, financé par subventions et prêts spéciaux)			
	1266,7	1907,5	2298
TOTAL GENERAL	23756,8	21169,5	19135

1. La modernisation du réseau classique

Le montant total des opérations en cours ou programmées sur le réseau classique pour 1993 s'élève à 7.509 millions de francs de crédits de paiement. Pour 1994, la S.N.C.F. a demandé 7.596 millions de francs de crédits de paiement.

Concernant le matériel roulant, les principales opérations en cours sont les suivantes :

- la poursuite du programme d'acquisition de locomotives électriques bi-courant : 33 locomotives en 1993, 32 en 1994 puis 22 par an en vue du renouvellement du parc ;

- l'achèvement du programme d'acquisition de locotracteurs (22 en 1993 et 1994, puis 4 en 1995) ;

- l'achèvement de la livraison en deux ans de 151 voitures à deux niveaux, destinées à la desserte de la grande couronne parisienne. 87 ont été livrées en 1993.

- l'achat de 300 wagons à bâchage mécanique et de 180 wagons d'occasion.

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

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

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

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

Par ailleurs, les investissements porteront sur le grand entretien et l'acquisition de simulateurs pour l'instruction des agents.

Enfin, des efforts sont menés en vue d'une amélioration de l'offre de transport de marchandises, notamment grâce à la mise en place d'équipements permettant de favoriser le développement du transport combiné. Ce dernier n'a pas donné encore de résultats

probants quant à des gains de parts de marché sur la route. Il dépend aussi de la politique routière et du transport routier.

Depuis le début de l'année 1993, aucune ligne d'intérêt régional n'a été fermée (il y avait eu une fermeture par an de 1990 à 1992).

Le moratoire sur les fermetures de service public en milieu rural décidé par le Gouvernement d'avril à octobre 1993 a conduit la S.N.C.F. à surseoir à l'exécution de fermetures de gares qu'elle avait décidées et à une concertation avec les collectivités locales sur les points de ventes aux voyageurs.

Par ailleurs 15 conventions S.N.C.F.-Régions ont été renouvelées pour le développement du T.E.R. (Transport Express Régional) ; 5 restant à renouveler (Centre, Limousin, Lorraine, Rhône-Alpes et Corse).

2. La réalisation du réseau à grande vitesse

a) L'objectif : le schéma directeur national

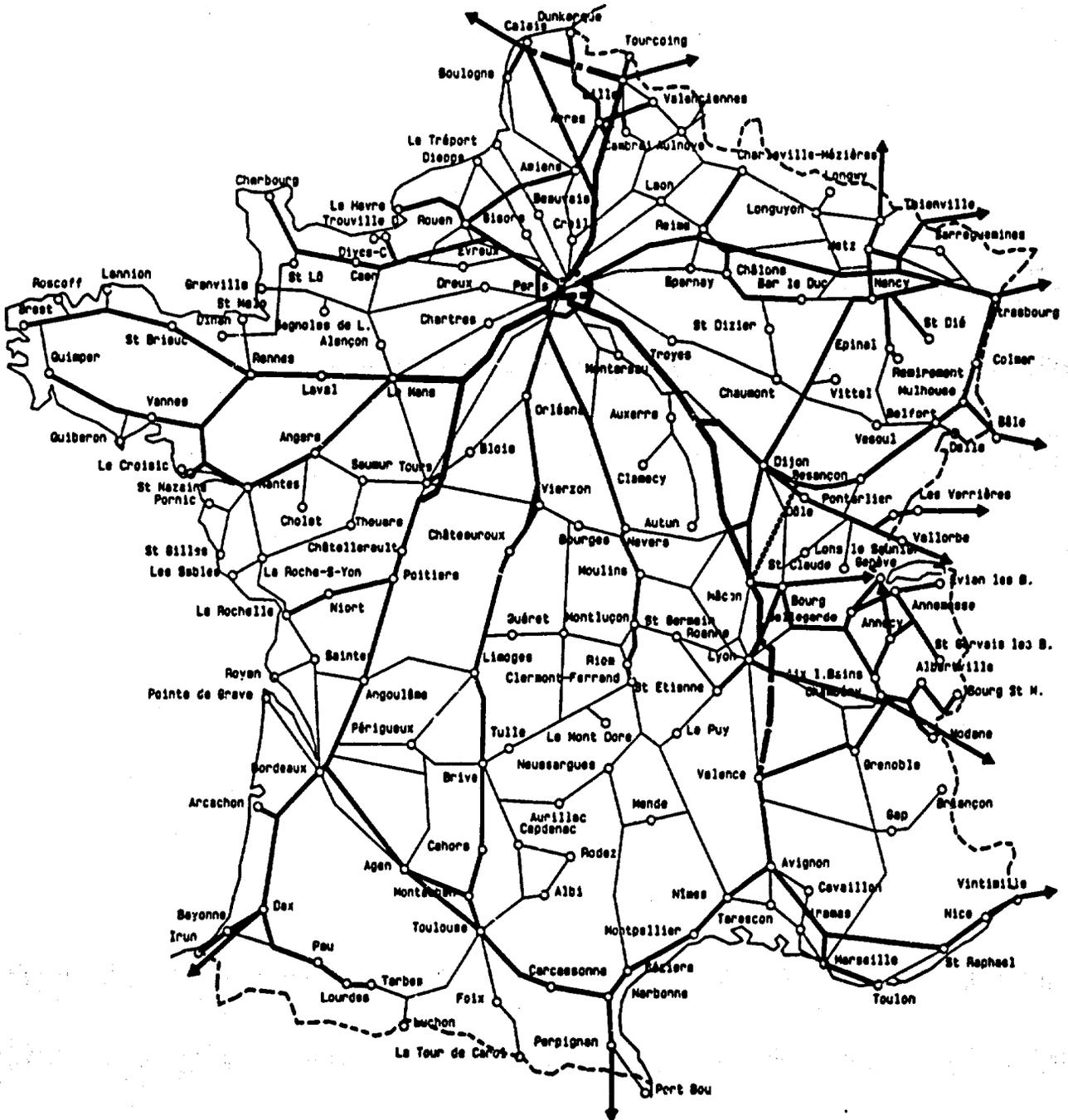
Le schéma directeur national arrêté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire du 14 mai 1991 a été entériné par le décret du 1er avril 1992 qui dispose :

"Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse est constitué d'un réseau de 4.700 kilomètres environ de lignes nouvelles à grande vitesse".

Au moment de l'adoption du schéma directeur 700 kilomètres de liaisons étaient déjà en service : une partie du TGV Sud-Est et du TGV Atlantique (1981 et 1990). Le TGV Nord a été mis en service le 23 mai 1993. Au total 1.000 kilomètres de lignes sont actuellement en service.

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

SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE



— LN existantes - - - LN en construction

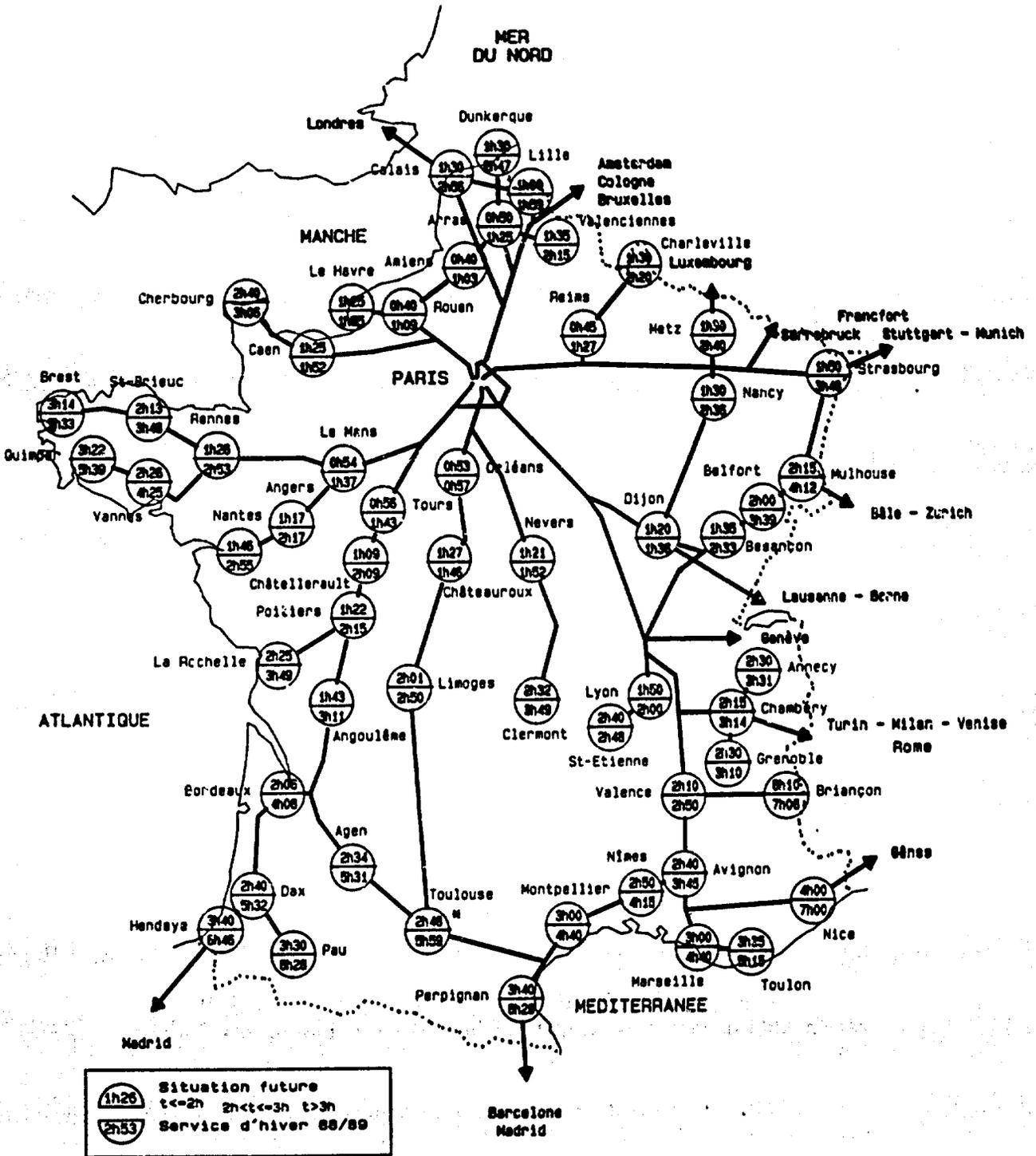
..... LN en PROJET (..... Itinéraire non arrêté)

- - - Connexions nécessitant un accord international

Lignes aménagées et lignes classiques empruntées par les trains à grande vitesse

— Autres lignes existantes empruntées par les trains rapides et express

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

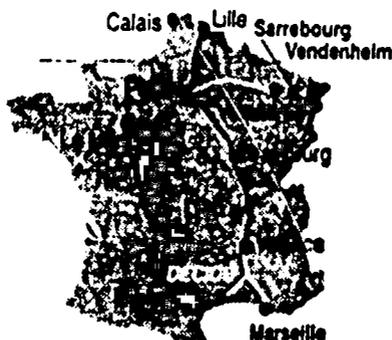


(*) par le TGV Midi-Pyrénées

Le coût initial de la réalisation du schéma directeur, qui est un document de planification à long terme et non de programmation, était évalué à 210 milliards de francs dont 180 milliards de francs en infrastructures et 30 milliards de francs en matériel roulant. Depuis, environ 11 milliards de francs de surcoûts probables ont dû être constatés pour les TGV Méditerranée, Est et Lyon-Montméliant (Savoie).

Compte tenu du coût particulièrement élevé de ces infrastructures et des contraintes de l'équilibre financier de la S.N.C.F., la mise en oeuvre du schéma directeur ne pourra en tout état de cause être entreprise que progressivement. La construction de lignes nouvelles prioritaires en termes d'aménagement du territoire, mais d'une rentabilité prévisionnelle insuffisante, ne pourra être financée par la seule S.N.C.F. et devra donc faire appel à des sources de financement extérieures : l'Etat, les collectivités locales et, éventuellement, les capitaux privés à travers la constitution de sociétés d'économie mixte

TGV - Situation actuelle et lignes décidées.



Source : Le Monde

b) Les travaux en cours

• Le T.G.V. Nord a été mis en service en mai 1993. La gare d'Ablaincourt-Pressoir a été déclarée d'utilité publique le 3 août 1993.

L'ouverture de cette gare reste prévue pour la mi-1994, en même temps que l'interconnexion Est des T.G.V. en Ile-de-France.

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

Le tronçon Arras-Lille-Calais a été mis en service le 26 septembre 1993.

La liaison trans-manche devrait être mise en oeuvre en été 1994. L'accord TMC-Eurotunnel du 27 juillet 1993 devrait permettre un déroulement normal des travaux. Les services marchandises pourraient débiter vers le 15 mars, l'inauguration par les chefs d'Etat ayant lieu le 6 mai 1994.

• L'interconnexion des T.G.V. en Ile-de-France avance selon le calendrier prévu. L'interconnexion des T.G.V. Nord et Sud-Est est la plus avancée, avec une mise en service prévue pour l'été 1994 aussi bien pour la liaison que pour les gares de Marne-la-Vallée et Roissy. L'interconnexion Ouest est prévue pour juin 1996. Les travaux en sont au stade du terrassement et des ouvrages d'art (Carrefour Pompadour - triangle de Coubert), les travaux ferroviaires devant commencer début 1995.

• La mise en service complète du prolongement du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence devrait avoir lieu en été 1994, les travaux d'infrastructure étant achevés, ceux de superstructures étant en cours. La gare de Satolas devrait être achevée au même moment.

c) Les travaux décidés : T.G.V.-Méditerranée et T.G.V.-Est

• La commission d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du T.G.V.-Méditerranée (partie Valence-Marseille-Montpellier) a rendu un avis favorable le 8 avril 1993. Elle a néanmoins formulé des réserves relatives au tracé dans la Drôme et aux alentours de la centrale nucléaire de Pierrelatte et des recommandations concernant le franchissement des zones inondables.

La S.N.C.F. et le ministère des transports ont recherché des solutions à ces difficultés et c'est au cours du comité interministériel du 23 septembre 1993 que le lancement a été décidé. Les travaux de construction doivent débiter en 1995, la mise en service est prévue en 1999. Il permettra alors de rejoindre Marseille ou Montpellier depuis Paris en trois heures.

Le tracé décidé est celui qui résulte du rapport Querrien pour la plus grande part, modifié par la commission d'enquête. Il intègre ainsi une modification de 200 m dans le passage à proximité de la Centrale de Pierrelatte et tente d'optimiser le passage dans la plaine agricole de Marsanne (Drôme). Ce tracé, controversé pendant

quatre ans, est loin d'être admis par les riverains. La S.N.C.F. s'est engagée à acquérir toute maison située dans une bande de 300 mètres de part et d'autre de la nouvelle ligne.

Le coût de cette ligne est évalué à environ 27,5 milliards de francs (24,6 milliards pour les infrastructures et 2,9 milliards de francs pour le matériel roulant). Ce coût très élevé pour une longueur de 220 kilomètres de lignes nouvelles s'explique par la nécessité, établie par les différentes études, de réaliser un tracé entièrement nouveau, hors du couloir ferroviaire existant.

La clé du financement n'est pas encore déterminée, cependant la S.N.C.F. évalue la rentabilité du projet à 8 %, ce qui pourrait permettre un effet de levier positif en cas de financement par emprunt.

• Le lancement du projet de TGV-Est a été annoncé par le ministre des transports en même temps que celui du T.G.V.-Méditerranée.

Comme ce dernier, il a posé des problèmes de trajet.

Mais compte-tenu de la faible rentabilité escomptée (4,1 %) et de la situation financière de la S.N.C.F., il pose surtout un redoutable problème de financement.

Le tracé résulte des travaux de la commission Essig, auxquels s'ajoutent quelques modifications proposées notamment par la commission Prate. Il n'est pas encore définitif. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique débutera au cours du premier semestre 1994.

La ligne sera construite en deux tronçons : l'un reliera Paris à Pagny-Vandières et desservira Nancy et Metz ; l'autre reliera Sarrebroug à Strasbourg. La jonction à grande vitesse entre les deux tronçons n'est pas prévue dans l'immédiat.

Le coût de la ligne est évalué à 30 milliards de francs environ (25,9 milliards de francs pour les infrastructures et 4,1 milliards de francs pour le matériel roulant) pour 410 kilomètres de ligne nouvelle. Le coût est plutôt moins élevé que celui du T.G.V.-Méditerranée, mais la rentabilité escomptée par la S.N.C.F. est très faible. L'établissement public ne souhaite donc pas supporter un coût supérieur à un montant qui lui permettrait de relever cette rentabilité à 8 ou 9 %.

Aucun montage financier (constitution d'une société d'économie mixte, recours à un concessionnaire ou au crédit-bail) ne permet par lui-même de rendre plus rentable ce projet. Ce type de montage ne permet que d'extraire des comptes de la S.N.C.F. une partie du coût des travaux.

Seul le recours à des financements publics à fonds perdus paraît de nature à éviter à la S.N.C.F. un endettement insupportable.

Les contributions actuellement prévues sont les suivantes :

Etat : 3,5 milliards de francs ;

Alsace : 1,5 milliard de francs ;

Lorraine : 1 milliard de francs ;

Champagne-Ardenne : 0,5 milliard de francs ;

Ile-de-France : 0,5 milliard de francs ;

Soit au total 7 milliards de francs.

Le Gouvernement espère obtenir pour ce projet d'intérêt européen une contribution du Grand Duché du Luxembourg de 0,5 milliard de francs et de l'Union européenne de 2 milliards de francs.

Le total attendu, soit 9,5 milliards de francs, ne permettrait pas encore à la S.N.C.F. d'atteindre les 8 % de rentabilité souhaités. Et la situation financière de l'entreprise ne permet pas d'affirmer qu'elle peut prendre en charge la moitié du projet.

Une solution est hautement souhaitable compte-tenu de l'intérêt du projet pour l'Europe, l'aménagement du territoire et l'économie nationale.

Les travaux devraient débuter en 1995, la mise en service étant prévue en l'an 2000. Strasbourg ne sera plus alors qu'à 2 h 30 de Paris ; 1 h 30 pour Nancy et Metz et 4 h 00 pour Francfort.

d) Les projets à l'étude

Cinq projets font actuellement l'objet d'études préliminaires :

- le TGV Lyon-Turin a fait l'objet d'une étude achevée sur la section Lyon-Montmélián, dont le coût serait de 9,65 milliards de francs et la rentabilité de 8,1 %. L'étude de la section Montmélián - Saint Jean de Maurienne est en cours. Le débat régional sur l'opportunité et l'intérêt économique et social a été lancé fin mai 1993.

- le TGV Languedoc-Roussillon (Montpellier-Le Perthus).

- le TGV Rhin-Rhône fait l'objet d'études et du débat sur l'opportunité pour sa section franc-comtoise

- le TGV Picardie, liaison directe par Amiens entre le TGV Nord et le débouché français du tunnel sous la Manche.

- enfin l'interconnexion Sud de l'Île-de-France fait l'objet d'études nécessitées par la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAURIF).

En revanche, le prolongement du TGV-Atlantique n'est pas encore au stade des études préliminaires et du débat d'opportunité.

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

La S.N.C.F. a fait du renforcement de la sécurité l'une de ses priorités, qui s'est illustrée en 1990 par la création de la Délégation générale à la Sécurité. Le contrat de plan et le plan d'entreprise mis en place en 1990 ont également souligné l'exigence fondamentale que représente pour la S.N.C.F. l'obtention d'un très haut niveau de sécurité.

L'important programme d'amélioration de la sécurité mis en place par la S.N.C.F. dans ce cadre, auquel sont consacrés 1,8 milliard de francs par an, s'oriente autour de trois actions principales.

a) Le développement des automatismes

Afin de chercher à réduire au maximum les conséquences d'une défaillance humaine toujours possible, la S.N.C.F. développe les programmes de contrôles automatiques tendant à mettre en place des "boucles de sécurité".

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

A la fin de 1992, tous les conducteurs avaient été formés à ce système. D'ici à 1998, toutes les lignes électriques et 700 motrices diesel doivent avoir été équipées.

D'autres dispositifs sont en développement, notamment le système de contrôle de vitesse dans Paris intra-muros ANTARES (ancien SACEM-KVIM), complété par un dispositif d'arrêt automatique des trains (D.A.A.T.), déjà mis en place sur la ligne C du R.E.R., et qui doit équiper toutes les lignes à voie unique non électrifiées.

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

Enfin, l'équipement du matériel existant avec le signal d'alarme par interphonie, permettant au mécanicien d'entrer en contact avec le voyageur, s'échelonne entre 1991 et 1997 (463 matériels équipés fin 1992).

b) L'amélioration et la protection des équipements ferroviaires

De nombreuses actions sont poursuivies en vue d'une amélioration de la sécurité des équipements ferroviaires.

Il s'agit notamment des opérations suivantes :

- la construction de voies nouvelles pour supprimer les goulots d'étranglement sur les lignes où le trafic est particulièrement dense, essentiellement en banlieue parisienne ;

- la poursuite du programme de suppression des passages à niveau grâce à la réalisation d'ouvrages d'art ou de déviations routières, qui constitue un préalable indispensable à tout relèvement de vitesse au-delà de 160 km/h (100 passages à niveau ont été supprimés en 1992 et 46 ont été automatisés) ;

- la modernisation des postes d'aiguillage (23 mises en service en 1992), avec à terme la mise en place de postes entièrement informatisés ;

- la réalisation de protections des ouvrages d'art et des voies ferrées pour éviter la chute de véhicules routiers sur les lignes à vitesse élevée (supérieure à 160 km/h), 75 % des ponts-rails présentant un risque important ont été équipés ;

- l'équipement des lignes et des matériels en vue du développement de la radio sol-trains, qui a concerné 1.330 kilomètres de lignes en 1992 (dont 50 kilomètres de lignes à voie unique), et 625 motrices diesel ou automotrices ;

- la protection contre les risques inhérents aux matières dangereuses.

c) La modernisation de la formation

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

d) Le renforcement de la sécurité des personnes

• La S.N.C.F. a engagé depuis 1989 un effort important afin de mieux assurer la sécurité des voyageurs et de son personnel. Les moyens dégagés représentent un investissement de 350 millions de francs et de 250 millions de francs de dépenses de fonctionnement depuis quatre ans.

Il y a eu notamment une augmentation de 200 agents en 1992 des effectifs de la surveillance générale de la S.N.C.F. (1 100 agents au total au 31 décembre 1992) ;

• En Ile-de-France, les efforts portent particulièrement sur les actions suivantes :

- création de 38 "gares d'appui" équipées de systèmes d'information et de communication, notamment avec la police ;

- expériences d'ilotage, notamment à Juvisy, Villiers le Bel et Versailles en 1993 ;

- accompagnement des trains par les agents de la brigade de sécurité des chemins de fer (100 patrouilles quotidiennes) ;

- mise en place, à titre expérimental, d'installations de télésurveillance dans une vingtaine de gares en 1993 ;

- équipement complet en liaison radio sol-train du réseau banlieue ;

- mise en place d'un réseau radio "sûreté" ;

- installation de bornes d'appel sur les quais ;

- équipement des cabines de conduite de dispositifs d'inviolabilité ;

- 100 postes d'agents de surveillance et de contrôle ont été créés en 1992.

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

L'importance de l'effort déployé par la S.N.C.F. en vue de l'obtention d'un niveau toujours plus élevé de sécurité mérite d'être souligné et fait du train un moyen de transport très sûr. Cependant, le niveau de sécurité existant sur le réseau classique est encore loin d'atteindre celui, particulièrement perfectionné, qui a été mis en oeuvre sur les lignes à grande vitesse.

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

EN ILE-DE-FRANCE

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

(en millions de francs)

	1993	1994	Evolution en %
Titre IV			
- Indemnité compensatrice RATP	3 988,55	4 271,00	+ 7,1
- Indemnité compensatrice SNCF	586,50	690,00	+ 17,6
- Réductions de tarifs RATP	119,00	131,00	+ 10,1
- Réductions de tarifs SNCF - banlieue	125,90	140,00	+ 11,2
- Desserte interne des villes nouvelles	4,00	4,00	0,0
- T.V.A. (RATP)	17,44	18,00	+ 3,2
Total titre IV	4.841,39	5.254,00	+ 8,5
Titre VI			
- Subventions d'investissement RATP			
A.P.	278,70	344,00	+ 23,4
C.P.	132,71	241,44	+ 81,9
- Subventions d'investissement SNCF-banlieue			
A.P.	366,60	374,60	+ 2,2
C.P.	344,55	319,83	- 7,2
- Aménagement d'infrastructures de voirie en Ile-de-France			
A.P.	66,70	-	-100,0
C.P.	119,93	43,73	- 73,5
Total titre VI			
A.P.	712,00	718,60	+ 0,9
C.P.	597,19	605,00	+ 1,3

On constate une augmentation des subventions de fonctionnement qui s'élèvent à un total de 5.254,00 millions de francs pour 1994 (soit + 8,5 % par rapport à 1992). Ces subventions reviennent au niveau de 1992 (5.220 millions de francs). En revanche, les subventions d'investissement restent stables en 1994 : + 0,9 % pour les autorisations de programme, d'un montant de 718 millions de francs, et + 1,3 % pour les crédits de paiement, d'un montant de 605 millions de francs. Ce dernier poste avait fortement progressé en 1992 et 1993.

A. LE FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ÎLE-DE-FRANCE

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

Les concours de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs de la région parisienne sont pour l'essentiel apportés sous la forme d'indemnités compensatrices versées à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue, qui représentent près de 95 % de la contribution totale de l'Etat.

Ces indemnités sont destinées à compenser l'écart entre le prix théorique du ticket, nécessaire à l'équilibre d'exploitation, et le prix fixé par les pouvoirs publics. Leur montant total pour 1993 est de 6.746 millions de francs, dont 2.171 millions de francs à la charge des collectivités locales.

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

Année	Montant	Evolution en %
LFI 1990	4.549	- 1,2
LFI 1991	4.939	+ 8,6
LFI 1992	4.966	+ 0,5
LFI 1993	4.575	- 7,8
LFI 1994	4.961	+ 8,4

Le déplafonnement de l'assiette du versement transport accompagné d'une baisse de 0,2 point des taux plafonds devait en principe conduire à une hausse de son produit en 1993 (10.179 millions de francs escomptés). Le récession ne le permettra pas, et c'est pourquoi la charge de l'Etat en 1994 doit être provisionnée à hauteur du niveau de 1992, un abondement étant probable pour 1993.

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

L'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.-banlieue au cours des dernières années est retracée dans le tableau ci-dessous :

	1989	1990	1991	1992	1993
Etat	20,0	19,0	19,5	19,2	16,6
Collectivités locales	10,0	10,0	9,6	9,5	7,1
Employeurs (versement de transport)	24,0	24,0	23,6	24,1	27,6
Usagers (1)	36,0	38,0	36,9	38,0	39,2
Autres	10,0	5,0	10,4	9,2	9,5
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Y compris le remboursement à 50 % des titres d'abonnements par les employeurs.

Cette évolution fait apparaître une participation croissante des usagers par des hausses de tarifs constamment supérieures à l'inflation, et des employeurs par l'intermédiaire du versement de transport, accompagnée d'une réduction corrélative de la part des subventions de l'Etat et des collectivités locales.

Cependant, la comparaison avec le financement de l'exploitation des transports collectifs urbains de province montre qu'en dépit d'un certain rééquilibrage au cours des dernières années, la contribution des usagers de province reste largement supérieure à celle qui est supportée par les usagers de l'Ile-de-France. En effet, en 1991, dernière année pour laquelle les données de comparaison sont disponibles, la part relative du financement assuré par les usagers, s'élevait à 49 % en province, contre seulement 37 % en Ile-de-France.

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

Une telle situation peut s'expliquer par le caractère propre des transports collectifs en région Ile-de-France, à savoir une politique de transports collectifs destinée à faire face à l'étouffement du réseau routier. Il n'en demeure pas moins une inégalité de traitement entre les usagers de province et ceux de la région parisienne, qui apparaît difficilement justifiable sur le plan des principes.

B. LES INVESTISSEMENTS DESTINES AU DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION ILE-DE-FRANCE

1. L'évolution des concours de l'Etat

Les subventions d'investissement destinées aux transports collectifs en Ile-de-France restent stables au niveau élevé de 1993 et ce malgré un abondement de 466 millions de francs en AP et 616 millions de francs en CP pour la loi de finances rectificative 1993.

Les crédits décidés pour la loi de finances rectificative 1993 étaient destinés à l'accélération des travaux de Météor, d'Eole, de la gare Masséna, du Trans-Val de Seine et de la ligne D du R.E.R.

Une progression importante avait déjà été enregistrée en 1992, avec une augmentation de près de 50 % des autorisations de programme par rapport à 1991.

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

Au total, 1.009 millions de francs d'autorisations de programme seront consacrées par l'Etat au développement des infrastructures de transport collectif en Ile-de-France en 1994.

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

2. Les investissements en cours de réalisation

Les principales opérations actuellement en cours dans le cadre du contrat de plan, avec une participation moyenne de 40 % de l'Etat, et qui seront poursuivies le cas échéant en 1994, sont les suivantes :

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

- la connexion des lignes Météor et C à la gare Masséna ;
- le prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis-Université ;
- la liaison Météor (Métro Est-Ouest Rapide) avec deux tronçons : Gare de Lyon-Tolbiac et Gare de Lyon-Madeleine (mise en service prévue à la mi-1996) ; la totalité des puits préparatoires était mise en service à la fin de 1992.

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

- la liaison Eole (Est-Ouest Liaison Express) entre les gares du Nord et de l'Est et la gare Saint-Lazare (mise en service prévue en 1998) ;
- la ligne D du R.E.R. Châtelet-Gare de Lyon (mise en service prévue courant 1995) ;
- la participation de la S.N.C.F. aux travaux de la gare Masséna ;
- le prolongement de la ligne A du R.E.R. jusqu'à Cergy-le-Haut (mise en service prévue en 1994) ;
- la ligne de tramway Issy-Plaine-La Défense (Tram Val-de-Seine ; mise en service envisagée début 1995) ;

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

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

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

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

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

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

Dans les zones d'urbanisation dense, le projet de schéma directeur prévoit de faire porter les efforts sur l'amélioration du réseau existant (surtout le RER), essentiellement par l'augmentation de sa capacité. En effet, les études prévoient un accroissement de trafic de 60 % de 1990 à 2015. La rocade Orbitale, qui relierait en proche banlieue onze lignes de métro prolongées, serait réalisée en liaison avec le réseau Météor actuellement en cours de construction. L'objectif est de décharger Paris d'une partie des passages actuels.

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

Ces propositions visent à constituer un réseau maillé et non pas concentrique.

Cependant, ce schéma directeur, très controversé, n'a toujours pas été adopté.

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

1. L'évolution du trafic

Le trafic de la R.A.T.P. s'est élevé en 1992 à 2.422 millions de voyages qui se décomposent comme suit :

- Métro	1.201,4 millions de voyages	
- R.E.R.	367,2	"
- Bus Paris	332,6	"
- Bus banlieue	520,8	"

Après correction de l'effet des grèves, le trafic de la R.A.T.P. a enregistré une hausse de 1,5 % (pour 0,8 % prévus) par rapport à 1991. Cette évolution peut s'expliquer par les prolongements de lignes mis en service au cours de l'année. Le trafic a progressé de 1,7 % sur le R.E.R., 1,2 % sur le métro, 3,5 % pour le bus Paris, 2,9 % le bus banlieue.

Au premier semestre 1993, malgré la récession, le trafic demeure stable, avec toutefois d'assez fortes disparités selon les réseaux.

- Métro	- 1,7 %
- R.E.R.	- 0,8 %
- Bus Paris	+ 3,4 %
- Bus banlieue	+ 0,7 %

Pour 1994, la R.A.T.P. prévoit une progression du trafic de +0,1 %. Malgré cette accalmie de l'activité, la situation reste fragile sur les itinéraires presque saturés, comme la ligne A du R.E.R.

2. La situation financière de l'entreprise

L'exercice 1992 s'est soldé par un résultat comptable déficitaire de 39 millions de francs. Ce solde négatif découle en grande partie de la baisse des recettes d'exploitation (- 252 millions de francs, malgré la hausse du trafic de + 1,5 %). Cette situation paradoxale serait liée à la minimisation du coût de leurs voyages par les usagers.

Pour 1993, ont été prévues une progression de 3,1 % des charges du compte de résultat, s'expliquant notamment par une augmentation de 3,3 % des charges de personnel, et une hausse de 3,8 % des produits de transport, compte tenu d'une hausse prévisionnelle du trafic de 0,1 %, et d'une hausse tarifaire de 5,8 % (à compter du 1er mai).

D'autre part, le programme d'investissement pour 1993 s'élève à un montant de 4.092,3 millions de francs en moyens d'engagement (soit - 13,5 % par rapport à 1992) et à 3.399,8 millions de francs en moyens de paiement (soit - 3,4 % par rapport à 1992).

Enfin, l'encours de la dette financière de la R.A.T.P. s'élevait à 19,9 milliards de francs au 31 décembre 1992, dont 8,0 % de prêts de la région Ile-de-France et 89,9 % d'emprunts sur le marché financier.

La charge de la dette a été de 1,66 milliard de francs en 1991 ; elle pourrait atteindre 1,71 milliard de francs en 1993.

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

Cette dérive peut être préoccupante à terme, même si la R.A.T.P. parvient actuellement à contenir ses charges financières.

Il convient par ailleurs de rappeler que la R.A.T.P. a entamé depuis 1990 un processus de refonte de son organisation dans le sens d'une plus grande décentralisation. Elle a cherché à améliorer la productivité grâce à des redéploiements de ses effectifs, qui devraient être ramenés à 38.000 agents en 1994. Cependant, ces effectifs ont progressé en 1992, passant d'une moyenne de 38.017 à 38.219 personnes. Elle a également entrepris des efforts significatifs en faveur d'une amélioration des conditions de travail et du développement de la formation professionnelle.

En outre, des résultats très significatifs ont été obtenus en 1992, dans la lutte contre les graffitis. En revanche, le nombre d'agressions et de vols a continué de progresser malgré les efforts de la R.A.T.P.

CHAPITRE IV

LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE

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

Les crédits qui leur sont destinés sont des subventions d'investissements inscrites au titre VI du budget des transports terrestres.

Ces crédits sont stables en autorisation de programmes et baissent d'un quart en crédits de paiement.

(en millions de francs)

	1993		1994		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)	602,00	441,42	614,00	361,15	+ 2,0	- 18,2
Aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains	22,00	61,89	22,00	22,35	+ 0,0	- 73,9
Transports collectifs interurbains régionaux, départementaux et locaux	48,00	58,75	38,00	39,42	- 20,8	- 22,9
TOTAL	672,00	562,00	674,00	422,92	+ 0,3	- 24,7

Il faut mentionner que la loi de finances rectificative pour 1993 avait inscrit 224 millions de francs de crédits de paiement nouveaux pour subventionner les transports collectifs en province :

- 150 millions de francs étaient destinés au Val de Lille et aux transports collectifs de Saint Etienne et Grenoble ;

- 74 millions de francs étaient destinés à de petites opérations dans les agglomérations moyennes.

De plus, le plan de relance "ville" avait dégagé 326,5 millions de francs (en A.P. et C.P.) inscrits pour 1993 au budget des charges communes.

Par conséquent, la province est moins délaissée qu'il ne paraît à première vue, même si l'effort des pouvoirs publics continue de porter prioritairement sur les transports collectifs en Ile-de-France.

A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

1. Les concours de l'Etat

a) La réalisation des métros et tramways de province

A la suite du conseil interministériel du 1er décembre 1987, les modalités du concours de l'Etat au financement de la réalisation de métros et de tramways dans les agglomérations de province ont été déterminées de la manière suivante : le taux de subvention est limité à un maximum de 30 % et son montant est plafonné à 600 millions de francs, quels que soient le mode de transport ou le type de réalisation retenus.

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

Pour 1994, la dotation budgétaire prévue est de 614 millions de francs d'autorisations de programme en progression de 2 % sur 1993 et de 361 millions de francs de crédits de paiement en réduction de 18 % sur 1993.

Ces subventions permettront de financer la poursuite des opérations suivantes :

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

En outre, une opération nouvelle sera engagée : la mise en chantier du VAL de Bordeaux (lignes A et B, 1ère phase de 5,9 kilomètres), mise en service prévue en 1999.

En revanche, le ministère a suspendu le versement des subventions au projet de VAL de Rennes, considéré comme trop coûteux par rapport au projet initial, et a demandé au district de réexaminer le dossier.

Au titre du plan de relance, les opérations suivantes ont été autorisées en 1993 :

- Grenoble, extension des lignes de tramway 1 et 2 ;
- Saint Etienne, tramway du centre-ville ;
- Nantes, achèvement de la ligne 2 de tramway.

b) L'action en faveur de l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains

Dans le cadre de contrats pluriannuels de modernisation, des subventions sont accordées par l'Etat en fonction d'un programme d'investissements de nature à favoriser l'usage des transports collectifs et à moderniser les conditions d'exploitation des réseaux.

Les investissements éligibles concernent notamment les aménagements de voirie, les systèmes de priorité aux feux et les équipements spécifiques pour l'information des usagers.

Le taux maximum de la subvention est de 30 %.

Ce dispositif est plus particulièrement destiné au soutien des réseaux urbains de transport collectif des villes moyennes.

Les autorisations de programme prévues à ce titre en 1994, soit un montant de 22 millions de francs, restent stables par rapport à 1992 ; en revanche, les crédits de paiement, avec 22,35 millions de francs, sont réduits. Cependant 70 millions de francs avaient été dégagés en A.P. pour le plan de relance abondant les crédits de 6 des 11 contrats conclus au 1er août 1993.

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

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

2. La répartition du financement des transports collectifs urbains et l'évolution du versement de transport

a) Le financement de l'exploitation et des investissements

- En 1991, la répartition du financement des charges d'exploitation des transports collectifs urbains de province a été la suivante :

- . usagers : 49 %,
- . collectivités (dont versement de transport) : 42 %,
- . autres : 9 %.

La participation de l'Etat à l'exploitation des transports collectifs urbains de province se limite à un transfert de ressources au titre des transports scolaires de 250 millions de francs, ce qui explique que la participation demandée à l'utilisateur soit sensiblement plus élevée qu'en région parisienne.

- Outre les subventions de l'Etat, le financement des investissements, qui se sont élevés à 4,8 milliards de francs en 1991,

est assuré par le produit du versement de transport, le budget des collectivités locales et les emprunts.

- Au total, toujours en 1991, le financement des transports collectifs de province a été effectué selon la répartition suivante :

(en milliards de francs)

	Montant	% du total
Produits du trafic	4,85	29
Autres produits d'exploitation	0,48	3
Versement de transport	6,44	39
Collectivités publiques	4,82	29
Total	16,60	100,0

On constate à la lumière de ce tableau la part prédominante du versement de transport dans le financement des transports collectifs urbains de province. Cependant, la part des collectivités locales y est rapidement croissante (29 % contre 22 % en 1990).

b) L'évolution du versement de transport

A l'origine, en 1971, le "versement transport" a été créé pour la seule Ville de Paris, puis étendu deux ans plus tard à l'agglomération parisienne, et, à partir de 1982, à toutes les villes ou leurs groupements réunissant une population atteignant le seuil de 30.000 habitants.

Il s'agit d'une taxe assise sur les salaires versés jusqu'au plafond en vigueur pour les cotisations sociales jusqu'en 1993, déplafonnée ensuite, payée par toutes les entreprises comptant plus de neuf salariés. C'est le conseil municipal (ou l'organe décisionnel du groupement de communes assurant la responsabilité du transport urbain) qui fixe le taux, sans pouvoir dépasser le plafond légal.

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

	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Montant (en millions de francs)	4.184	4.345	4.750	5.157	5.850	6 440
% d'évolution par rapport à l'année précédente	+ 6	+ 3,9	+ 9,3	+ 3,6	+ 3,3	+ 10,1

Globalement, sur cette période, l'accroissement du produit du versement de transport a été supérieur à l'inflation et à l'augmentation du salaire plafond de la sécurité sociale. Cette évolution tient compte de l'augmentation des taux et de l'extension du périmètre de transport urbain à de nouvelles communes constituant une même autorité organisatrice. On peut noter qu'il y a eu une augmentation du nombre des autorités organisatrices ayant instauré le versement de transport et qui ont progressivement relevé les taux pour atteindre ou se rapprocher des taux limites autorisés par le législateur.

En outre, la loi d'orientation du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République a simultanément abaissé à 20.000 habitants le seuil de population nécessaire pour l'instauration du versement de transport et relevé les taux plafonds de 0,05 % uniformément pour l'ensemble des autorités organisatrices, plus une majoration spécifique complémentaire de 0,05 % pour les communautés urbaines et les nouvelles formes de groupement de communes proposées par la loi.

La loi de finances pour 1993 a prévu le déplafonnement du versement de transport (article 115).

Cependant, cette mesure qui a élargi l'assiette de la taxe s'est accompagnée d'un abaissement du taux maximum de prélèvement de 0,05 % pour les agglomérations dont la population est supérieure à 100.000 habitants.

Certaines agglomérations ont décidé des baisses de taux : Lille, Lyon, Bordeaux, Nice, Angers et 20 autres agglomérations de moindre taille.

Au 1er juillet 1993, 165 autorités organisatrices avaient institué le versement du transport.

B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

Hormis la contribution de l'Etat à la S.N.C.F. pour le financement de l'exploitation des services d'intérêt régional (un peu plus de 4 milliards de francs en 1994) et les ressources transférées aux collectivités locales au titre de la décentralisation des transports scolaires, les transports collectifs interurbains de personnes bénéficient de subventions d'équipement accordées par l'Etat dans le cadre de la politique contractuelle avec les départements prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs, ainsi que dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions.

Les crédits prévus à ce titre en 1994 atteignent 38 millions de francs d'autorisations de programme et 39,42 millions de francs de crédits de paiement, en régression respective de 20,8 et 22,9 % par rapport à 1992.

La baisse de ces crédits provient essentiellement de l'absence de contenu concret qu'ils pourraient revêtir alors que les contrats Etat-Régions ne sont pas signés.

1. Les contrats Etat-départements

Une politique contractuelle avec les départements, dont le principe est prévu par la loi d'orientation des transports intérieurs, a été mise en place depuis 1983. Elle a donné lieu à la signature de contrats de développement, de productivité, puis de modernisation.

Cette politique a pour objectif d'inciter les collectivités à améliorer leurs réseaux de transports collectifs non urbains, tout en recherchant une meilleure efficacité du service de transport. Elle cherche également à favoriser la mise en place de chaînes multimodales de déplacement à la jonction des transports urbains et non urbains. Elle a concerné prioritairement le renouvellement et le rajeunissement du parc d'autocars.

Dans ce cadre, 64 contrats ont été conclus avec les conseils généraux de 1986 à 1992, dont 4 en 1992 (pour un montant de

7,3 millions de francs), donnant lieu à un montant total de subventions de 167,4 millions de francs.

2. Les contrats de plan Etat-régions

L'aide de l'Etat aux transports dans le cadre des contrats de plan Etat-régions pour la période 1989-1993 concerne essentiellement des opérations d'accompagnement des conventions entre la S.N.C.F. et certaines régions, telles que la modernisation du chemin de fer de la Corse, la modernisation de la ligne Cannes-Vintimille, l'acquisition de matériel roulant en région Lorraine et la modernisation d'infrastructures en région Rhône Alpes.

Les aides de l'Etat se sont élevées à 35 millions de francs en 1992.

En ce qui concerne les contrats de plan 1994-1998, il devrait en être de même, avec en principe un effort particulier en faveur des régions les moins pourvues.

CHAPITRE V

LES VOIES NAVIGABLES

La mise en place de la réforme de la gestion et du financement des voies navigables, consécutive à l'adoption de l'article 124 de la loi de finances pour 1991, s'est poursuivie en 1993.

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

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

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

A. L'EVOLUTION DES DOTATIONS BUDGETAIRES

L'évolution des crédits de l'Etat destinés au soutien et au développement des transports par voies navigables dans le projet de loi de finances pour 1994 est retracée dans le tableau ci-après.

(en millions de francs)

	1993	1994	Evolution en %
Entretien (DO)	1,50	1,50	0,0
Aide à la batellerie (DO)	35,00	36,00	+ 2,8
Equipement des voies navigables et des ports fluviaux	CP	15,00	+ 42,8
	AP	14,30	+ 4,9
Subvention à VNF	CP	94,00	- 22,0
	AP	94,00	- 22,0
TOTAL DO + CP	167,00	146,50	- 12,3
DO + AP	170,80	146,50	- 14,2

Au total, les crédits budgétaires affectés aux voies navigables atteignent un montant de 146,5 millions de francs de moyens de paiement en 1994, ce qui correspond à une diminution de + 12,3 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1994.

Hormis la subvention accordée à l'établissement public V.N.F., ces crédits sont destinés, d'une part, à l'entretien et à la restauration du réseau non concédé, et, d'autre part, à la prolongation du plan de soutien en faveur de la batellerie.

1. Les crédits destinés au réseau non concédé à V.N.F.

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

- Une dotation de 15 millions de francs d'autorisations de programme comme de crédits de paiement est prévue pour la restauration des voies continuant à être gérées par l'Etat ; elle permettra notamment de financer des travaux sur le canal de Tancarville, et sur la partie du canal de Dunkerque à Valenciennes gérée par le port autonome de Dunkerque.

2. Les aides à la batellerie

Une dotation de 36 millions de francs en 1994 (contre 35 millions en 1993) est prévue pour la prolongation du plan de soutien en faveur de la batellerie, mis en place en janvier 1986 et qui aurait dû prendre fin en 1992.

Ce plan prenait en compte deux objectifs :

- la résorption de la surcapacité de la cale en exploitation, pour laquelle des résultats substantiels ont été obtenus ;

- la modernisation du parc afin de répondre aux besoins économiques du secteur.

Dans ce double but, l'Etat et V.N.F. favorisent le retrait des bateaux obsolètes et le départ des marinières âgés par le rachat des vieux matériels et des allocations de départ. De même, des subventions de modernisation peuvent être versées.

Efficace, le dispositif a été reconduit dans un premier temps. Il sert maintenant à mettre la batellerie française aux normes européennes dans le cadre du programme communautaire d'assainissement structurel.

3. La subvention à V.N.F.

- La subvention d'investissement accordée à l'établissement public V.N.F. pour la restauration du réseau qui lui est confié régresse de 22 %, passant de 120,5 millions de francs en 1993 à 94 millions de francs en 1994.

- Aucune dotation n'est prévue pour la compagnie française de navigation rhénane (C.F.N.R.). Cependant, les très mauvais résultats de cette entreprise, détenue à 75 % par l'Etat, laissent penser qu'une nouvelle action de celui-ci sera nécessaire à terme.

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

L'établissement public est composé d'un conseil d'administration, composé de 26 membres, à savoir :

- 10 représentants de l'Etat,
- 10 personnalités qualifiées désignées par le Gouvernement (dont deux présidents de commissions territoriales, ainsi que des représentants de la profession),
- 6 représentants du personnel.

Lui sont adjointes sept commissions territoriales consultatives (une par bassin de navigation).

L'évolution prévisionnelle du budget de V.N.F. est retracée dans le tableau ci-après, pour les années 1992 à 1994.

Evolution du budget de V.N.F.

(en millions de francs)

	1992	1993	1994 (Avant-projet)
I - RECETTES			
Reports années antérieures	352,15	345,76	74,45
Prestations de service	7,90	13,00	15,50
Péages	60,00	57,00	65,00
Taxe hydraulique	406,80	463,30	465,00
Redevances domaniales	3,40	10,00	15,00
Produits financiers	20,00	10,00	3,00
Contribution de l'Etat	76,45	108,46	94,00
Subventions des Collectivités territoriales	51,43	51,43	72,44
TOTAL	974,20	1.058,95	804,39
II - DEPENSES			
Fonctionnement V.N.F.	62,30	29,40	91,90
Entretien et exploitation	127,00	128,00	128,00
Restauration et Investissement	303,54	487,96	366,48
Etudes générales	0	4,60	5,00
Liaison Rhin-Rhône	61,80	113,14	120,73
Remboursement d'emprunts	16,80	12,60	7,48
Reversement aux concessionnaires	48,00	51,80	51,80
Délocalisation	9,00	74,00	10,00
Fonds de concours pour le fonctionnement des Services de navigation	0	23,00	23,00
TOTAL	628,44	984,60	804,39

Source : Ministère des transports - P.D.E.S. n° 8 du 5 mai 1993

1. Les ressources de V.N.F.

D'un montant total évalué à 804,39 millions de francs en 1994, en diminution de près de 24 % par rapport à 1993, les recettes de V.N.F. comprennent, outre les subventions versées par l'Etat et les collectivités territoriales, des ressources propres qui peuvent être estimées à 637,95 millions de francs en 1994, en augmentation de 1,8 % sur 1993 si on ne tient pas compte du report à nouveau.

Ces ressources ont trois origines distinctes :

- Le produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques installés sur le domaine confié à V.N.F. représente la principale recette de l'établissement public, avec un montant de près de 465 millions de francs en 1994 (soit 64 % du total des recettes prévues hors report à nouveau). Cette taxe est payée pour sa plus grande part par E.D.F. ; elle est acquittée depuis 1991.

- Les péages perçus par V.N.F. concernent l'ensemble des activités de navigation qui s'exercent sur le réseau qui lui est confié :

transport de marchandises, transport de passagers, location de bateaux, plaisance individuelle.

Cependant, avec un produit de l'ordre de 57 millions de francs en 1993 (dont 45 millions pour le transport de marchandises), soit 8 % des recettes totales de V.N.F., les péages ne jouent qu'un rôle d'appoint, utile pour marquer la nécessité de faire participer tous les usagers de la voie d'eau à une partie du coût des services qui leur sont rendus. En particulier, le recouvrement auprès des plaisanciers de cette taxe nouvelle pour eux est assez mauvais, de l'ordre de 40 % en 1992.

- Enfin, V.N.F. dispose du produit des droits fixes et redevances domaniales précédemment perçus par l'Etat, évalué à 15 millions de francs pour 1994.

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

a) Les dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement de l'établissement, soit 91,90 millions de francs en 1994 resteraient stables par rapport à

celles de 1993 qui se sont néanmoins établies à 9 millions de francs de plus que prévu initialement.

En outre, une dotation de 10 millions de francs est prévue en 1994 pour le solde des dépenses liées à l'installation de V.N.F. à Béthune. 74 millions de francs (contre 33 prévus) ont été dépensés à ce titre en 1993.

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

Les moyens consacrés à l'entretien restent stables à 128 millions de francs. Ceux de l'investissement diminuent fortement, passant de 488 millions de francs à 366 millions de francs en 1994.

Les principales priorités et orientations retenues par l'établissement public pour l'utilisation de ces moyens en 1994 sont les suivantes :

- l'amélioration et l'extension des voies à grand gabarit ;
- la poursuite du programme "Sécurité" mis en place par l'Etat depuis 1987, qui comprend des opérations ayant pour objectif d'améliorer la sécurité des agents par la reconstruction de barrages à aiguilles et celle des riverains par des confortements de barrages-réservoirs ou de digues, V.N.F. y aura consacré 26 millions de francs en 1993 ;
- la restauration des canaux à petit gabarit d'un trafic suffisant.

c) Le programme d'investissement

Le programme d'investissement engagé par V.N.F. en 1993 et 1994 comprend en priorité la poursuite des opérations préalablement engagées par l'Etat, d'une part au titre des contrats de plan Etat-régions, et d'autre part en ce qui concerne l'aménagement à grand gabarit de la liaison Bray-Nogent et les travaux préalables à la réalisation des liaisons inter-bassins Seine-Nord et Rhin-Rhône.

• Les contrats de plan Etat-régions

Quatre contrats de plan ont été signés pour la durée du Xe plan. Ils permettront le financement des opérations suivantes :

- dans le cadre du contrat de plan avec la région Nord-Pas-de-Calais, la poursuite de la mise au gabarit de 1.350/1.500 tonnes de la Deûle et de la Lys (travaux en cours), 100 millions de francs seront nécessaires au titre du XIe plan, et la modernisation du canal de Calais ;

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

- dans le cadre du contrat de plan avec la région Lorraine, l'approfondissement à 3,20 mètres de la Moselle entre Apach et Richemont (les études sont terminées et les travaux devraient débiter fin 1993) ;

- dans le cadre du contrat de plan avec la région Pays de Loire, la remise en état et la modernisation des ouvrages de navigabilité de la Loire en Maine et Loire et Loire-Atlantique étaient prévues, mais ce contrat a été suspendu en 1992.

• L'aménagement de la liaison Bray-Nogent

Les travaux de mise au gabarit de 1.000 tonnes de la liaison Bray-Nogent, engagés en 1990, devraient être définitivement achevés en 1994, V.N.F. y consacrerait 20 millions de francs.

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

Déclarée d'utilité publique le 29 juin 1978, cette liaison ne semble plus faire l'objet d'une priorité dans les infrastructures nationales, aucun objectif n'étant défini quant à son achèvement.

Dans le cadre d'une convention avec la Compagnie nationale du Rhône (C.N.R.), compagnie à laquelle a été confiée en 1980 la concession de l'aménagement de la liaison Saône-Rhin, V.N.F. a inscrit à son budget des dotations destinées à cet aménagement, d'un montant de 113 millions de francs en 1993 et de 121 millions de francs en 1994, auxquelles doivent être ajoutées les participations des collectivités territoriales et des organismes consulaires, qui financent les opérations prévues à hauteur de 20 %.

Les travaux avancent actuellement très lentement. Le dragage de la Saône est interrompu par suite d'un arrêt du Tribunal administratif de Dijon. Seul l'aménagement du bief Nieffer - Mulhouse, pour lequel V.N.F. a inscrit 100 millions de francs à son budget 1994 se poursuit.

Le coût d'ensemble de la liaison Saône-Rhin est évalué à 15 milliards de francs. Le financement du projet n'est pas arrêté et des études sont en cours pour apprécier son impact économique et écologique.

Il apparait directement en concurrence avec la liaison Seine-Escaut dans le cadre d'arbitrages financiers sur les grandes infrastructures.

On ne peut que regretter qu'aucune date précise ne soit envisagée quant à la perspective d'achèvement de la liaison Rhin-Rhône, alors que la liaison Rhin-Main-Danube a été mise en service en septembre 1992.

• Le projet de liaison Seine-Nord

Ce projet, jugé prioritaire par le Gouvernement, nécessite un investissement de 8 à 10 milliards de francs. Son taux de rentabilité serait de 5 à 7 %, mais son financement n'est pas déterminé.

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

Un débat national d'opportunité est actuellement en cours et doit s'achever au cours du premier semestre 1994.

Des études préliminaires d'un tracé passant par Reims (Seine-Est) sont en cours.

C. LA SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL

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

(en milliards de tonnes-kilomètres)

1988	1989	1990	1991	1992	1993 (tendance)
6,6	6,8	7,2	6,8	6,9	6,6

En 1993, la tendance observée au 31 mai serait un recul de près de 5 % du trafic par rapport à 1992. Cette diminution s'explique essentiellement par la récession.

De plus, la part relative de la voie d'eau au sein de l'ensemble du trafic de marchandises, qui est déjà particulièrement faible (3,3 % du trafic total en 1992), continue de décroître au profit de la route.

Enfin, malgré d'importants efforts de productivité de la part des artisans-bateliers (réduction de la cale et des effectifs), et le potentiel important des voies navigables françaises, la France vient en quatrième position en Europe pour le trafic fluvial, loin derrière les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique. De plus, le trafic s'est réduit de 7 % depuis 1970, alors qu'il a augmenté aux Pays-Bas et en Allemagne.

Cette situation de faible développement du transport fluvial français apparaît regrettable, compte tenu des avantages indéniables de ce mode de transport peu coûteux, économe en énergie, particulièrement sûr et peu polluant. En effet, les potentialités de développement du transport fluvial seraient susceptibles de remédier pour partie à la saturation de certaines infrastructures routières qui peut être constatée aujourd'hui.

ANNEXE

Les crédits européens rattachés au budget des transports terrestres

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

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

Par ailleurs, depuis 1982, la Communauté affecte des ressources budgétaires spécifiques aux infrastructures de transport terrestres afin de stimuler la promotion et le lancement de projets d'intérêt communautaire. Dans ce cadre, la France a bénéficié, entre 1987 et 1992, de ressources d'un montant total d'un peu moins de 55 millions d'écus, soit environ 370 millions de francs, pour l'ensemble des infrastructures de transport (y compris les infrastructures routières). Le tableau ci-joint donne la liste des projets aidés se rattachant au budget des transports terrestres.

(en millions d'écus)

ANNEE	PROJET	MOUTIEN C.E.E.
1987	Dégagement du gabarit ferroviaire sur l'axe RFA-ESPAGNE, KEHL CERBERE	2,1
1988	Dégagement du gabarit ferroviaire sur l'axe GRANDE-BRETAGNE/BENELUX/ITALIE	3,0
1990	Etude de liaison SEINE Nord	0,1
1991	Etude de pré faisabilité LYON TURIN	0,5
1991	Ligne DUNKERQUE-MODANE : gabarit B	4,5
1991	Etude liaison ferroviaire CHAMBERY VALENCE	0,2
1991	Ligne KEHL-CERBERE gabarit B	5,0
1991	Etude relative avant-après du TGV Nord Européen	0,5
1992	TGV Sud : études de pré faisabilité Lyon Turin	5,0
1993	TGV Sud : étude Lyon Turin	11,9
1993	TGV Sud : étude Valence Marseille Montpellier le Perthus	3,6
1993	Etude TGV Rhin Rhône	1,0
1993	Etude liaison de la voie navigable Rhin-Saône	0,25

Réunie le 2 novembre 1993, sous la présidence de M. Jean CLUZEL, vice-président, la Commission des Finances a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits de l'Équipement, des transports et du tourisme (II - Transports - 1. - transports terrestres) pour 1994.