

N° 91

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 novembre 1999.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2000, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Jean Huchon, Jean-François Le Grand, Jean-Pierre Raffarin, Jean-Marc Pastor, Pierre Lefebvre, *vice-présidents* ; Georges Berchet, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Louis Moinard, *secrétaires* ; Louis Althapé, Pierre André, Philippe Arnaud, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jacques Bellanger, Jean Besson, Jean Bizet, Marcel Bony, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Gérard César, Marcel-Pierre Cleach, Gérard Cornu, Roland Courteau, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Xavier Dugoin, Bernard Dussaut, Jean-Paul Emin, André Ferrand, Hilaire Flandre, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Serge Godard, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Joly, Alain Journet, Gérard Larcher, Patrick Lassourd, Edmond Lauret, Gérard Le Cam, André Lejeune, Guy Lemaire, Kléber Malécot, Louis Mercier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Bernard Piras, Jean-Pierre Plancade, Ladislav Poniatsowski, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, Henri Weber.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11^{ème} législ.) : **1805, 1861 à 1866** et T.A. **370**.

Sénat : **88** et **89** (annexe n° **23**) (1999-2000).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
CHAPITRE I^{ER} - LES PRINCIPALES DONNÉES BUDGÉTAIRES POUR 1999	6
I. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	6
A. LES DÉPENSES ORDINAIRES.....	6
1. <i>Les moyens des services</i>	6
2. <i>Les interventions publiques</i>	7
B. LES DÉPENSES EN CAPITAL.....	8
1. <i>Les investissements exécutés par l'Etat</i>	8
2. <i>Les subventions d'investissement accordées par l'Etat</i>	9
II. RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR AGRÉGAT	10
III. LES CRÉDITS INSCRITS AU FITTVN	12
CHAPITRE II - LA SNCF	14
I. TRAFIC VOYAGEURS	15
II. TRAFIC MARCHANDISES ET TRAFIC COMBINÉ	16
III. LES « CORRIDORS DE FRET »	20
IV. LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE	22
A. LE TGV-MEDITERRANEE.....	23
B. LE TGV EST-EUROPÉEN	24
C. LE TGV RHIN-RHÔNE.....	26
D. LE TGV AQUITAINE.....	27
E. LE TGV BRETAGNE-PAYS-DE-LA-LOIRE	27
F. LE TGV SUD-EUROPÉEN.....	28
G. LE PROJET LYON-TURIN.....	28
V. LA MODERNISATION DU RÉSEAU	29
VI. LA SITUATION DE L'ENTREPRISE	30
a) L'exploitation.....	30
b) La dette.....	32
VII. LA SITUATION DU SERNAM	33

VIII. L'ACTION MENÉE EN MATIÈRE DE DÉLINQUANCE ET DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE	35
A. LA SITUATION DE LA DÉLINQUANCE.....	35
B. LES MOYENS MIS EN ŒUVRE.....	36
C. LA FRAUDE.....	38
CHAPITRE III - LA SITUATION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF)	39
CHAPITRE IV - LA RATP	42
I. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC	42
II. LA SITUATION DE L'ENTREPRISE	43
III. LES CONFLITS COLLECTIFS	47
IV. LA MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS DE LA RATP	48
V. LES NOUVELLES LIGNES DE LA RATP	50
VI. LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ET DES PERSONNES	51
VII. LE VANDALISME ET LA FRAUDE	52
CHAPITRE V - LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE	54
I. LES TRANSPORTS NON URBAINS	54
II. LES TRANSPORTS URBAINS	64

Mesdames, Messieurs

L'examen des crédits des transports terrestres dans le projet de budget du ministère de l'équipement, des transports et du logement s'inscrit cette année dans un contexte résolument européen.

En effet, le Conseil Européen du 6 octobre dernier a décidé la mise en place d'un « réseau transeuropéen de fret ferroviaire ».

Ce projet suppose la mise en place progressive d'un système de tarification harmonisé répondant aux objectifs d'efficacité et de recouvrement des coûts, mais surtout la définition d'une stratégie visant à améliorer l'interopérabilité des transports ferroviaires et à réduire les goulets d'étranglement, pour permettre l'élimination rapide des obstacles techniques, administratifs et économiques à l'interopérabilité des réseaux **tout en garantissant la formation et la qualification du personnel ainsi qu'un niveau élevé de sécurité.**

A cet égard, le développement du fret ferroviaire -qui ne peut être conçu qu'à l'échelle de l'Europe (plus de la moitié du trafic fret en France est aujourd'hui international)- apparaît aussi comme la condition d'une plus grande sécurité sur les routes et sous les tunnels.

Chacun garde en mémoire le tragique accident du Tunnel du Mont Blanc du 24 mars 1999, qui fit une quarantaine de victimes. Plus récemment, le 9 octobre dernier, l'incendie d'un poids lourd transportant des matières radio-actives, sur l'autoroute A31 a jeté le trouble dans l'opinion en démontrant une lacune manifeste dans la législation sur les transports à risque.

Ces deux affaires sont symptomatiques des menaces que la saturation de certains axes routiers ou le transport par route des produits dangereux font peser sur la sécurité de tous.

Le développement du fret ferroviaire constitue ainsi la seule réponse alternative à l'augmentation continue et non contrôlée du trafic routier et aux risques induits par cette augmentation, tant sur le plan de l'environnement que de la sécurité.

L'expérience montre que les seules logiques du marché ne permettent pas de réaliser un rééquilibrage qui exige une politique volontariste, accompagnée de moyens publics conséquents.

A cet égard, on peut se demander si, en dehors de déclarations de principe, l'effort de l'Etat est à la mesure de l'enjeu.

CHAPITRE I^{ER}

LES PRINCIPALES DONNÉES BUDGÉTAIRES POUR 1999

I. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Les crédits accordés aux transports terrestres en 2000 s'élèvent, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, à **45,26 milliards de francs**, soit une stabilisation en francs courants (+0,1 %) par rapport au budget voté de 1999.

A. LES DÉPENSES ORDINAIRES

Au sein de ces crédits, **les dépenses ordinaires** -qui représentent près de 98 % du total- atteignent 44,15 milliards de francs, en réduction de **0,11 %** en francs courants par rapport à 1999.

1. Les moyens des services

Les **moyens des services** (Titre III) représentent un montant de 7,9 millions de francs.

On notera pour mémoire que ces crédits concernent :

– à hauteur de 620.000 francs les pensions et retraites des employés de chemins de fer d'intérêt régional ou local ;

– à hauteur de 7,3 millions de francs des travaux d'entretien sur les réseaux fluvial et routier.

2. Les interventions publiques

Les crédits consacrés aux interventions publiques (Titre IV) s'élèvent à 44,15 milliards de francs et représentent, à eux seuls, plus de 97 % des crédits des transports terrestres. Ils sont en réduction de **0,11 %** par rapport à 1999.

On relèvera :

– que 2,83 milliards de francs représentent la contribution de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional de voyageurs (chapitre 45-42, article 10) soit une baisse de 45 % par rapport à l'année dernière.

C'est sur ce chapitre, soulignons-le, que sont inscrites les mesures destinées à la poursuite de l'expérience de régionalisation engagée au titre de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ;

– que l'article 10 du chapitre 45-43 portant contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires et au désendettement, et le nouvel article 20 intitulé « Contribution du désendettement de la SNCF » sont pourvus à hauteur de 15,5 milliards de francs, soit une baisse de 4,3% par rapport à la dotation du seul article 10 l'année dernière. L'ouverture du chapitre 45-43 en 1996 a eu pour contrepartie la disparition du chapitre 45-44 consacré au service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF ainsi que du chapitre 45-45 de contribution aux charges d'infrastructures SNCF.

– le chapitre 46-41 de contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens bénéficie d'une dotation de 5,39 milliards de francs, soit une baisse de 4 % par rapport à 1999.

On relèvera la disparition des articles :

- 10 : indemnité compensatrice à la RATP ;
- 20 : indemnité compensatrice à la SNCF ;
- 30 : réduction de tarifs RATP ;
- 40 : réduction des tarifs SNCF banlieue ;
- 50 : desserte des villes nouvelles ;

Le chapitre 46-41 est désormais composé de deux articles : l'article 60 (« RATP, TVA sur les annuités d'amortissement des biens financés par des subventions d'équipements » : 21 millions de francs pour 2000) et l'article 70 (« Contribution à l'exploitation des transports collectifs en Ile-de-France » : 5,36 milliards de francs pour 2000).

– le chapitre 46-42 reçoit, comme l'année dernière, 1,94 milliard de francs au titre de la compensation pour tarifs sociaux de la SNCF et des autres compensations tarifaires ;

– le chapitre 47-41 bénéficie de 14,34 milliards de francs en 2000 au titre des charges de retraite de la SNCF.

B. LES DÉPENSES EN CAPITAL

S'agissant des **dépenses en capital**, les crédits de paiement atteignent 1,111 milliard de francs en 2000 contre 975 millions de francs en 1999, soit une progression de **13,9 %**.

Quant aux autorisations de programme, elles sont aussi en progression : 1,311 milliard de francs, contre 1,028 milliard de francs en 1999 (+ **27,5 %**).

1. Les investissements exécutés par l'Etat

Le titre V « **Investissements exécutés par l'Etat** » bénéficie de 21,9 millions de francs en crédits de paiement pour 2000, montant en progression de 8,9 % par rapport à 1999 (20,1 millions de francs).

Les autorisation de programme à ce titre représentent 23 millions de francs (contre 22 millions en 1999).

On relèvera :

– qu'un nouvel article 60 « Equipements et aménagements destinés au contrôle routier » est doté de 11,1 millions de francs.

– que 10,8 millions de francs sont attribués à l'organisation du marché des transports routiers (chapitre 53-44 article 10) ;

– que 9,9 millions de francs sont dévolus aux études économiques dans le domaine des transports à l'article 40 du chapitre 53-44.

2. Les subventions d'investissement accordées par l'Etat

Les **subventions d'investissement accordées par l'Etat (Titre VI)** atteignent, quant à elles, un montant de 1,089 milliards de francs en crédits de paiement, contre 955,5 millions de francs en 1999. Les autorisations de programme correspondantes atteignent 1,288 milliards de francs, en progression de 28 % par rapport à 1999 (1,006 milliards de francs).

On notera que le chapitre 63-41 est désormais composé de six articles :

- article 17 (Transports collectifs en Ile de France) ;
- article 18 (Opérations précédemment imputées sur le Fonds pour l'aménagement de l'Ile-de-France (nouveau) ;
- article 20 (Transports collectifs urbains de province (nouveau) ;
- article 23 (Transports collectifs régionaux et départementaux) ;
- article 50 (Programme de recherche et de développement pour l'innovation et la technologie dans les transports terrestres) ;
- et enfin l'article 60 (Aide au développement de la productivité des transports de marchandises).

II. RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR AGRÉGAT

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR AGRÉGAT ET TITRE

(en francs)

	Agrégats	Dépenses ordinaires		Dépenses en capital		Total
		Titre III	Titre IV	Titre V	Titre VI	pour 2000
01	Concours de l'Etat au transport ferroviaire	-	37 740 940 000	-	-	37 740 940 000
02	Transports collectifs urbains en Ile-de-France	-	5 389 300 000	-	305 500 000	5 694 800 000
03	Transports collectifs de province	-	76 111 000	-	719 350 000	795 461 000
04	Organisation, régulation et animation du secteur des transports	7 300 000	29 000 000	11 100 000	23 450 000	70 850 000
05	Régimes particuliers de retraites	620 000	912 370 000	-	-	912 990 000.
06	Etudes et recherche	-	-	10 800 000	41 300 000	52 100 000.
	TOTAUX	7 920 000	44 147 721 000	21 900 000	1 089 600 000	45 267 141 000

Au sein de l'agrégat 01, sont regroupés les chapitres et articles suivants :

Chapitre 45-42	Transports de voyageurs à courte distance
Article 10	Contribution de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional
Article 30	Services régionaux de voyageurs à compétence régionale
Chapitre 45-43	Contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires et au désendettement
Chapitre 46-42	Transports collectifs - Compensation pour tarifs sociaux
Article 10	Compensation pour tarifs sociaux SNCF
Chapitre 47-41	Charges de retraite de la SNCF
Chapitre 63-41	Transports terrestres - Subventions d'investissement
Article 70	Modernisation d'infrastructures de transport

Au sein de l'agrégat 02, « *Transports collectifs urbains en Ile-de-France* », sont regroupés les chapitres et articles suivants :

Chapitre 46-41	Contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens
Chapitre 63-41	Transports terrestres - Subventions d'investissement
Article 11	RER - RATP - Réseau ferré (ancien)
Article 13	SNCF et RFF en Ile-de-France (ancien)
Article 14	Aménagement d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs en région Ile-de-France
Article 16	Acquisitions foncières en région Ile-de-France (ancien)
Article 17	Transports collectifs en Ile-de-France (nouveau)
Article 18	Opérations précédemment importées sur le Fonds pour l'aménagement de l'Ile-de-France (nouveau).

Au sein de l'agrégat 03, « *Transports collectifs en province* », sont regroupés les chapitres et articles suivants :

Chapitre 45-42	Transports de voyageurs à courte distance
Article 20	Organisation de dessertes à courte distance
Chapitre 46-42	Transports collectifs - Compensation pour tarifs sociaux
Article 20	Autres compensations tarifaires
Chapitre 63-41	Transports terrestres - Subventions d'investissement
Article 20	Transports collectifs urbains de province (nouveau)
Article 21	<i>Aménagement d'infrastructures pour les transports collectifs urbains en site propre en province</i>
Article 23	<i>Etudes et programme d'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains des contrats de modernisation Etat-collectivités</i>
Article 24	<i>Etudes de déplacements urbains</i>
Article 40	Transports collectifs régionaux et départementaux

L'agrégat 04, « *Organisation, régulation et animation du secteur des transports* », rassemble, quant à lui, les chapitre et articles pour un montant d'environ 2 % du budget total des transports terrestres (70,8 millions de francs). Ces dotations intéressent essentiellement le transport fluvial et le contrôle des transports routiers.

L'agrégat 05 concerne deux chapitres : le chapitre 39-91 (Pensions et retraites - Prestations et versements de l'Etat) et le chapitre 47-42 (Régimes sociaux particuliers des transports terrestres) pour lesquels l'enveloppe prévue est de 912,9 millions de francs.

Enfin, l'agrégat 06, « *Etudes et recherche* », regroupe les chapitres et articles suivants :

Chapitre 53-44	Transports terrestres - Organisation du secteur des transports
Article 40	Etudes économiques (nouveau)
Chapitre 63-41	Transports terrestres - Subventions d'investissement
Article 50	Programme de recherche et de développement pour l'innovation et la technologie dans les transports terrestres (PREDIR) - Budget 1998 : 8,5 millions de francs
Chapitre 67-17	Recherche scientifique et technique (intégralité du chapitre)

Les concours de l'Etat au **transport ferroviaire** dans l'ensemble du budget des transports terrestres (37,7 milliards de francs sur un budget de 45,2 milliards de francs) représentent donc environ 82 % du total. Les charges de retraite de la SNCF (14,3 milliards de francs en 2000) constituent 38 % de la contribution de l'Etat au secteur ferroviaire.

III. LES CRÉDITS INSCRITS AU FITTVN

Institué par la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, **le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN)** constitue une seconde voie de financement des transports terrestres au sein de budget général.

Le FITTVN a pour vocation de participer au financement des investissements ferroviaires et routiers et de contribuer à la revalorisation des voies navigables figurant au schéma directeur des voies navigables :

- financement du réseau TGV inscrit au schéma directeur national ;
- investissements nécessaires au développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, particulièrement dans les zones d'accès difficile ;
- investissements nécessaires au développement des transports combinés ;

- investissements routiers nationaux et particulièrement pour le désenclavement des zones d'accès difficile ;

- réalisation des voies navigables, figurant au schéma directeur des voies navigables.

Compte d'affectation spéciale institué sur la base des articles 22 et 47 de la loi de finances initiale pour 1995, le FITTVN figure sous le n° 902-26 au fascicule des comptes spéciaux du trésor.

Ses recettes sont constituées par :

- le produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrage hydroélectriques concédées (ligne 01) soit une ressource estimée à 1,68 milliard de francs en 1999 ;

- le produit de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes, soit une ressource estimée à 2,65 milliards de francs pour 1998.

Soit au total un budget estimatif de 4,34 milliards de francs pour 2000, en progression de 405 millions de francs par rapport au budget voté de 1998.

Le budget du Fonds devrait atteindre, pour les investissements en matière de transport ferroviaire et de transport combiné, la somme de 2,308 milliard de francs, en autorisations de programmes tout comme en crédits de paiement, soit une augmentation de 418 millions de francs par rapport au budget voté de 1999 (+ 22,1 %).

Corrélativement, on relève une baisse de 63 millions de francs du budget consacré aux investissements sur le réseau routier national en autorisations de programme comme en crédits de paiement (1,527 milliards de francs en 2000 contre 1,590 milliards de francs en 1999).

500 millions de francs devraient être, par ailleurs, consacrés aux voies navigables permettant de financer l'amélioration et la modernisation du réseau existant ainsi que des études de mise à grand gabarit des canaux Seine-Nord et Seine-Est.

CHAPITRE II

LA SNCF

En 1996, le législateur français a décidé d'apurer définitivement les comptes de la SNCF, en mettant fin à une situation financière désastreuse qui faisait obstacle à une véritable politique de renouveau ferroviaire.

Cette volonté a abouti à une loi, la loi du 13 février 1997 « portant création de Réseau Ferré de France (RFF) ». Rappelons au passage que cette même année, nos voisins anglais confiaient la propriété et la gestion des infrastructures ferroviaires de Grande-Bretagne à une société privée « Railtrack ». Tel ne fut pas le choix français. Le législateur a créé un **établissement public** à caractère industriel et commercial. Cette personne publique a été chargée de la dette imputable à l'infrastructure de la SNCF soit, à l'époque, 134 milliards 200 millions de francs.

En contrepartie, dans un souci de logique comptable, l'établissement public a été doté des actifs constitutifs de l'infrastructure ferroviaire évalués -de manière quelque peu fictive- à un montant identique à celui de la dette transférée.

La nouvelle répartition des responsabilités s'est traduite par la mise en place de dispositifs réglementaires ou contractuels entre les deux établissements, s'agissant notamment de la rémunération versée par RFF à la SNCF pour la gestion et l'entretien du réseau ferré, de péages d'infrastructures acquittés par la SNCF, ou de mandats de maîtrise d'ouvrage.

D'autre part, l'expérimentation de la régionalisation de services régionaux de voyageurs engagée dans six régions volontaires (Alsace, Centre, Nord-Pas de Calais, Pays de la Loire, Provence-Alpes Côte d'Azur, Rhône-Alpes) à compter du 1^{er} janvier 1997, devrait s'achever en 1999. Une meilleure mobilisation des régions dans l'organisation des transports régionaux de voyageurs devrait constituer un réel facteur de modernisation des services publics dans le cadre des schémas régionaux de transports. Une

dotation correspondant à la quote-part du déficit d'exploitation des services régionaux de voyageurs dans les six régions expérimentales a été versée directement à ces dernières à partir du 1^{er} janvier 1997.

D'après nos informations, le Gouvernement se prépare à soumettre au Parlement des dispositions tendant à pérenniser et à généraliser cette régionalisation. Un certain nombre d'entre nous estiment cependant qu'il conviendrait d'abord de **dresser un bilan précis des trois années d'expérimentation.**

I. TRAFIC VOYAGEURS

Le tableau suivant donne l'évolution, depuis 1994, du trafic voyageurs de la SNCF sur le réseau principal d'une part, avec la répartition entre TGV, rapides et express, services régionaux et sur la banlieue parisienne d'autre part :

en milliards de voyageurs/kilomètres	1994	1995	1996	1997	1998
réseau principal					
- TGV	20,5	21,4	24,8	27,6	30,6
- Autres trains grandes lignes	21,6	18,9	18,9	17,7	17,1
Total grandes lignes ¹	42,1	40,3	43,7	45,3	47,7
Services régionaux hors Ile-de-France (SRV)	7,4	6,8	7,2	7,5	7,7
Total réseau principal	49,5	47,1	50,9	52,8	55,4
Services régionaux Ile-de-France ²	9,4	8,5	8,9	9,0	9,1
Ensemble du trafic voyageurs	58,9	55,6	59,8	61,8	64,5

Après avoir subi les effets d'une conjoncture économique peu favorable en 1993 et ceux consécutifs aux mouvements sociaux SNCF de l'automne 1995, le trafic voyageurs enregistre depuis 1996 une progression très nette. **L'ensemble du trafic voyageurs a augmenté de 4,4 % en 1998**, (après + 3,4 % en 1997), **constituant, notons-le, la meilleure progression de ces dix dernières années.**

¹ Hors trafic des express d'intérêt régional.

² Y compris trafic des express d'intérêt régional.

Le trafic du réseau principal évolue favorablement (+ 3,7 % en 1997, + 4,9 % en 1998), en raison surtout de l'évolution du trafic des TGV (+ 11,2 % en 1997, + 10,9 % en 1998). A cet égard, la politique commerciale menée par la SNCF depuis deux ans semble commencer à porter ses fruits.

Les premiers résultats pour 1999 confirment la poursuite de la progression du trafic, mais à un rythme plus modéré : + 0,5 % au premier trimestre 1999 par rapport au premier trimestre 1998.

Le trafic de l'Ile-de-France, qui a connu une baisse significative entre 1993 et 1996, a repris en 1997 une évolution positive (+1,6 %), confirmée par les résultats de 1998 : + 1,2 %. Sur les six premiers mois de 1999, le trafic Ile-de-France a progressé de 4,1 % par rapport aux six premiers mois de 1998, notamment à la suite du lancement de la carte « Imagine R ».

L'évolution du trafic voyageurs de la SNCF en 1999 et 2000 dépendra, d'une part, des résultats des efforts commerciaux de l'entreprise, et d'autre part, des conditions de l'évolution économique globale. Pour cette période, la SNCF s'est fixée pour objectif une croissance de trafic de l'ordre de 3 % par an.

II. TRAFIC MARCHANDISES ET TRAFIC COMBINÉ

● Trafic marchandises

Le tableau suivant donne l'évolution, depuis 1994, du trafic marchandises de la SNCF exprimé en milliards de tonnes/kilomètres :

1994	1995	1996	1997	1998
47,14	46,56	48,31	52,6	52,7

La stabilisation du trafic fret sur plusieurs années a été réussie jusqu'au milieu de l'année 1992. A partir de l'automne 1992, la chute de l'activité économique est intervenue, réduisant fortement la demande de transport sur la plupart des marchés : le trafic a donc enregistré une baisse de 9,5 % sur l'année 1993.

A la fin de l'année 1993, le mouvement à la baisse a commencé à s'inverser et cette évolution s'est poursuivie sur l'année 1994 avec un taux d'augmentation du trafic de 8,2 % par rapport à l'année 1993. Ce sont les matériaux de construction, les automobiles, le charbon, l'acier et la chimie qui

ont conforté l'activité fret. La politique de reconquête commerciale a également contribué à cette amélioration.

Les résultats du début de l'année 1995 confirmaient la tendance à l'augmentation du trafic, notamment grâce au transport combiné et au trafic international. Mais les résultats sur l'ensemble de l'année ont été négatifs avec une baisse de 1,2 % du trafic du fait des mouvements sociaux intervenus à la SNCF à la fin de l'année.

En 1996, le trafic a repris sa progression en augmentant de 3,8 % : il retrouvait ainsi son niveau de 1992.

En 1997, après un début d'année difficile, l'évolution du trafic fût très positive puisque le trafic sur l'ensemble de l'année progressait de 8,9 % et ce, pour l'ensemble des secteurs du fret y compris pour les wagons isolés.

En 1998, l'activité fret s'est stabilisée (+0,1 %), en raison des mouvements sociaux survenus à la fin de l'année.

Au cours des six premiers mois de 1999, le trafic constaté a enregistré une baisse de 4,7 % par rapport aux six premiers mois de 1998. Cette baisse, précise la SNCF, peut s'expliquer par les problèmes de saturation du réseau, les suites des mouvements sociaux, et le niveau de l'activité économique.

On sait que le ministre chargé des transports a pour ambition de doubler en dix ans le trafic fret du système ferroviaire Il estime que l'évolution actuelle du trafic ne fait pas apparaître cet objectif comme déraisonnable. Cet objectif exigera néanmoins un surcroît de dynamisme de la part des entreprises ferroviaires mais aussi des financements publics conséquents de la part de l'Etat. A cet égard, on peut se demander si les moyens mis en œuvre pour financer notre légitime politique de développement en matière de grande vitesse ne mobiliseront pas l'intégralité de la ressource.

Quoi qu'il en soit, les conclusions du Conseil européen du 8 octobre 1999 marquent sans ambiguïté la direction à suivre.

« Le Comité des représentants permanents du Conseil Européen (COREPER) est invité à définir, dans une annexe au paquet « Infrastructure ferroviaire », un réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF). Celui-ci devrait englober au moins toutes les lignes de fret appropriées ainsi que l'accès aux principaux terminaux et ports.

Afin d'oeuvrer à la mise en place progressive d'un système de tarification harmonisé qui réponde pleinement aux objectifs d'efficacité et de recouvrement des coûts, les redevances de base seront fixées au niveau des coûts liés directement au fonctionnement des services ferroviaires, des

majorations étant toutefois possibles en fonction d'options efficaces, transparentes et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale en particulier pour le transport ferroviaire international de marchandises.

A compter de la date d'application du paquet « Infrastructure ferroviaire », l'accès sera étendu aux services de fret internationaux empruntant le RTEFF pour toutes les entreprises ferroviaires de la Communauté titulaires d'une licence. Le droit d'accès est garanti pour les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence qui le souhaitent et qui remplissent les conditions en matière de sécurité, quel que soit le mode d'exploitation.

Parallèlement, la Commission doit présenter, dans les mois à venir, une stratégie relative à l'amélioration de l'interopérabilité des transports ferroviaires et à la réduction des goulets d'étranglement, pour permettre l'élimination rapide des obstacles techniques, administratifs et économiques à l'interopérabilité des réseaux tout en garantissant un niveau élevé de sécurité ainsi que la formation et la qualification du personnel. Ces propositions seront présentées au COREPER qui les examinera afin qu'elles puissent s'appliquer sans délai.

Compte tenu de la nécessité d'assurer une utilisation non discriminatoire et transparente de l'infrastructure ferroviaire, il y a lieu de veiller à ce que les fonctions qui déterminent effectivement l'accès à l'infrastructure soient exercées dans le respect du traité. A cet égard, il sera tenu dûment compte de la situation géographique et géopolitique de certains Etats membres. Il faut veiller à assurer un accès équitable sur les marchés respectifs.

Le COREPER est invité à préparer la création d'un système d'observation permettant d'analyser les conditions techniques et économiques ainsi que l'évolution du marché des transports ferroviaires européens. En ce qui concerne ce système d'observation, le Conseil invite la Commission à faire rapport au COREPER de sorte qu'il puisse définir les moyens d'assurer l'application des règles relatives au RTEFF pour ce qui est des litiges, des sanctions et de toute forme d'arbitrage au niveau communautaire.

Le COREPER est invité à poursuivre ses travaux sur le paquet « Infrastructure ferroviaire » et sur l'extension des droits d'accès afin de permettre au Conseil d'arrêter une position commune lors de la session qu'il tiendra en décembre 1999. Par ailleurs, les travaux sur d'autres propositions mentionnées dans les présentes conclusions seront poursuivies lors de cette session de décembre en vue de définir une approche globale ».

● **Trafic combiné**

Le trafic du **transport combiné rail-route** a progressé, pour sa part, à un rythme d'environ 3,5 % jusqu'en 1993, compte tenu de la perte de compétitivité du fer face à la baisse des prix routiers. En 1994, la croissance du trafic a été forte avec un taux de 21,5 % en trafic tonnes-kilomètres, soit plus de 20 % du trafic fret de la SNCF.

En 1995, cette croissance s'est ralentie (+9,5 %) du fait des grèves de fin d'année, pour reprendre en 1996 (+12 % et 12,2 milliards de tonnes-kilomètres). En 1997, la progression du trafic a porté le volume du combiné à 13,9 milliards de tonnes-kilomètres, soit un taux de croissance proche de 14 %. En 1998, l'activité a subi une baisse de -3,5 % par rapport à 1997. Malgré cette baisse, **le trafic du combiné représente aujourd'hui plus de 25 % du trafic fret de la SNCF.**

Les résultats des six premiers mois de l'année 1999 montrent un recul de 6,5 % par rapport à 1998.

Depuis 1995, le transport combiné bénéficie d'un financement annuel de 350 millions de francs en provenance du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN).

En 1998, le président du Conseil National des Transports, a remis au ministre de l'Équipement, un rapport sur les conditions d'un développement durable du transport combiné. Il formule d'importantes propositions qui concernent l'ensemble des acteurs du transport combiné. Elles visent notamment :

- à renforcer l'efficacité de ce secteur, au niveau de la maîtrise du développement et de la conception des chantiers, de leurs modalités de gestion, de l'organisation et de la coopération des opérateurs français qui doivent être en mesure de prendre toute leur place dans un système en cours d'internationalisation rapide ;

- à stimuler l'offre, en créant des mécanismes incitatifs permettant notamment à la SNCF de s'inscrire de manière beaucoup plus offensive dans une dynamique de développement du transport combiné ;

- à résorber les goulots d'étranglement des infrastructures ferroviaires et à construire de nouveaux chantiers pour compléter et renforcer le maillage existant, en cohérence avec l'objectif d'aménagement du territoire et de mise en place progressive d'un réseau ferroviaire européen d'acheminement du fret ;

- à renforcer l'équipement et les atouts des ports français ;

– à faciliter l'accès du transport combiné aux petites et moyennes entreprises du transport routier.

Le rapport propose un plan à cinq ans, prévoyant un accroissement des aides de l'Etat et l'inscription de cette démarche dans la négociation des contrats de plan Etat/Région. Il recommande, notamment, un triplement des financements en faveur de la construction de nouveaux chantiers (100 millions de francs pour les « petits chantiers » et 50 millions de francs pour les chantiers plus importants).

A la suite de ce rapport, l'aide exceptionnelle de l'Etat au transport combiné de 350 millions de francs a été portée à 380 millions de francs en 1999 et il est envisagé un nouvel accroissement en 2000, accompagné d'un financement prioritaire des chantiers en voie de saturation.

La part Etat pour les investissements sur l'extension des terminaux rail/route a, en 1999, progressé de 87 % par rapport à 1998, soit une augmentation de l'enveloppe de 54 à 101 millions de francs. Quant aux terminaux fluvial/route, la progression les concernant a été de 50 %, soit une augmentation de l'enveloppe de 10 à 15 millions de francs.

Ces mesures devraient permettre d'assurer au moins une consolidation du trafic combiné au niveau très significatif désormais atteint, mais la qualité du service sera, autant que le niveau des prix, un élément déterminant pour les évolutions du trafic dans l'avenir.

*

* *

III. LES « CORRIDORS DE FRET »

On sait que la commission des Communautés européennes a introduit la notion de « freeways » de fret en juillet 1996, dans son livre blanc intitulé « Une stratégie pour revitaliser les chemins de fers » ; l'objectif était de permettre aux chemins de fer existants, ainsi qu'aux nouveaux entrants, d'entrer en concurrence et ainsi de stimuler le développement du trafic de marchandises.

Un corridor de fret est un ensemble de sillons construits d'un commun accord par les gestionnaires d'infrastructure, permettant une circulation transfrontalière continue et performante des trains de fret sur un axe

international. Pour obtenir ces sillons, les entreprises s'adressent à un guichet unique qui est le représentant de l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure.

Deux corridors de fret passent par la France :

- Le corridor BELIFRET reliant Anvers et Bruxelles, Luxembourg, Lyon et Turin, Gênes, La Spezia, Gioia Tauro en Italie, a fait l'objet d'un accord signé entre RFF, la SNCF, les chemins de fer belges, luxembourgeois et italiens le 26 novembre 1997 et est devenu opérationnel le 12 janvier 1998.

Par un second accord intervenu le 27 février 1998, ce corridor de fret a été étendu à Marseille et à l'Espagne (Barcelone et Valence) à compter du 24 mai 1998. Il a également été étendu à Milan le 24 octobre 1998.

Six sillons sont actuellement réservés :

- 3 d'entre eux sont utilisés entre Anvers et Sibelin 5 jours par semaine depuis le 13 janvier 1998,

- 2 d'entre eux sont utilisés entre Anvers et Milan/Bologne depuis l'automne 1998, 2 fois par semaine,

- 1 sillon est utilisé entre la France (Dijon) et le Luxembourg 5 jours par semaine, depuis le 1er décembre 1998.

Bien que le corridor ne soit pas encore utilisé à pleine capacité, les réservations de sillons auprès du guichet unique de Luxembourg se sont accélérées dans le temps, avec, en fin d'année 1998 et début 1999 des réservations entre Gevrey et Bettembourg et Anvers et Bologne.

Ainsi près de 900000 tonnes ont déjà été transportées sur ce corridor depuis sa mise en service et le 1000ème train y a circulé à la fin du mois de mars 1999. Aujourd'hui, ce sont 85 trains qui circulent en moyenne chaque mois sur ce corridor. Sur les sillons réservés, la montée en puissance du trafic s'est confirmée au fil des mois notamment en trafic Nord-Sud. Il convient de noter que le trafic réalisé entre Anvers et Milan/Bologne est nouveau et qu'il a été repris à la route. De nouvelles réservations de sillons sont attendues à court terme entre Lyon et l'Espagne et entre Anvers et Milan.

- Un second corridor Est-Ouest a été créé le 3 mars 1999. Il relie Glasgow en Grande Bretagne à Sopron, situé à la frontière austro-hongroise. Sont desservis en France Le Havre, Dunkerque et Strasbourg via Metz. Ce corridor a pour vocation de permettre au monde ferroviaire de capter un trafic aujourd'hui limité, mais ayant une bonne potentialité de croissance avec les perspectives d'ouverture de l'Union Européenne vers l'est de L'Europe.

Des contacts se poursuivent actuellement entre entreprises ferroviaires et clients sur les potentialités de ce corridor.

IV. LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE

Les nouvelles orientations de la politique d'infrastructures ferroviaires pour les années à venir ont été, on le sait, arrêtées le 4 février 1998. Les principaux volets de cette nouvelle politique sont les suivants :

– rééquilibrage des investissements entre le rail et la route, avec une augmentation des moyens financiers consacrés par l'Etat aux infrastructures ferroviaires ;

– poursuite d'un programme maîtrisé de construction de lignes nouvelles à grande vitesse, en recherchant des phasages pertinents pour les différents projets, et en examinant, à chaque fois que cela est intéressant, les solutions alternatives à la création de lignes nouvelles (mise en œuvre de matériel roulant pendulaire notamment) ;

– effort accru de modernisation du réseau et des services existants, notamment dans le cadre des prochains contrats de plan Etat-régions ;

– prise en compte systématique de la dimension « fret » dans les nouveaux projets ;

– priorité aux projets contribuant à l'ancrage de notre réseau au sein du réseau ferroviaire européen.

Afin d'atteindre ces objectifs, les crédits du FITTVN affectés aux investissements ferroviaires (hors transport combiné et Ile-de-France) sont ainsi passés de 840 millions de francs en 1997 à 1,25 milliards de francs en 1998 et 1,425 milliards de francs en 1999, et devraient atteindre 2,3 milliards de francs à l'échéance des prochains contrats de plan Etat-Région.

Dans le cadre de ces orientations, est envisagée à l'horizon 2010, la répartition suivante :

- régénération du réseau : 40 à 45 milliards de francs,
- modernisation du réseau classique: 30 à 35 milliards de francs,
- lignes nouvelles à grande vitesse : 45 à 55 milliards de francs.

S'agissant du développement du **réseau ferroviaire à grande vitesse**, l'année 1999 a été marquée par :

- la poursuite des travaux du TGV-Méditerranée, en vue d'une mise en service en juin 2001 ;

- des avancées importantes sur le TGV Est-européen, la consistance de la première phase et son plan de financement ayant été arrêtés le 29 janvier 1999. Les grands travaux de génie civil de cette première phase devraient commencer au printemps 2001 ;

- la poursuite des études préalables à l'enquête publique de la branche « Est » du TGV Rhin-Rhône, en vue d'une déclaration d'utilité publique d'ici fin 2001 ;

- la poursuite du programme d'études 1998-2000 sur la section internationale du projet Lyon-Turin, afin de préparer les décisions à prendre lors du sommet franco-italien de l'automne 2000 ;

- le début des travaux de la commission intergouvernementale franco-espagnole sur le projet Perpignan-Figueras ;

- la poursuite des études préliminaires des TGV Aquitaine et Bretagne-Pays de la Loire ;

A. LE TGV-MEDITERRANEE

Le TGV-Méditerranée, prolongement du TGV Sud-Est depuis Valence jusqu'à Marseille et Montpellier, a été déclaré d'utilité publique en juin 1994.

Depuis 1997, la maîtrise d'ouvrage et le financement du projet sont assurés par RFF.

L'établissement public bénéficie d'une subvention de l'Etat, qui fait l'objet de versements échelonnés pendant la durée des travaux.

Par ailleurs, en 1999, l'Union européenne a accordé une subvention de 18,25 millions d'euros au titre des réseaux trans-européens de transport.

Les travaux des grands ouvrages (viaducs et tunnels) sont achevés et en cours de réception tandis que les travaux de terrassements répartis en une douzaine de lots sont réalisés à 95 %.

Les travaux d'équipements ferroviaires ont, quant à eux, commencé en mai 1999.

Les travaux des trois gares nouvelles ont été commencés pour les gares de Valence et de l'Arbois, et vont bientôt être engagés pour la gare d'Avignon-Courtine.

La mise en service est prévue pour juin 2001.

Le coût définitif du TGV Méditerranée, hors matériel roulant devrait avoisiner 24,178 milliards de francs.

B. LE TGV EST-EUROPÉEN

Le projet de TGV Est-Européen figure parmi les quatorze projets reconnus prioritaires, par l'Union européenne, dans le domaine des transports.

La consistance de la première phase de réalisation a été arrêtée le 29 janvier 1999. Cette première phase comportera :

- la réalisation de la ligne nouvelle entre Vaires-sur-Marne (en région parisienne) et Baudrecourt (Moselle) ;
- la création de trois gares nouvelles (Champagne-Ardenne, Meuse et Lorraine) ;
- les acquisitions foncières en Alsace ;
- l'aménagement de la ligne Strasbourg-Kehl.

Le coût de la première phase du TGV Est-européen, hors électrification des lignes ferroviaires des Vosges, est évalué à 20,5 milliards de francs (CE 06/97). Ce coût comprend les investissements du périmètre RFF (19,25 milliards de francs) et les investissements d'installations fixes relevant du périmètre de la SNCF (1,25 milliards de francs). Les investissements en matériel roulant, qui seront financés par la SNCF, ne sont pas compris dans ces coûts.

Dans le cadre des décisions prises le 29 janvier 1999, le montant des concours publics a été fixé à 15,7 milliards de francs, RFF et la SNCF assurant le solde du financement. La répartition des concours publics est la suivante :

RÉPARTITION DES SUBVENTIONS PUBLIQUES

	Millions de francs Hors taxes (CE 06/1997)
Etat	8 000
Union européenne	2 100
Grand Duché du Luxembourg	770
Région Ile-de-France	500
Région Champagne-Ardenne (Région, département des Ardennes, département de la Marne, ville de Reims)	Participation totale : 815
Région Lorraine dont la région dont le département de la Meuse dont le département de la Meurthe-et-Moselle dont le département de la Moselle dont le département des Vosges	Participation totale : 1 665 1 332 27 103 147 56
Région Alsace dont la région dont le département du Bas-Rhin dont la communauté urbaine de Strasbourg dont le département du Haut-Rhin, avec les communes de Colmar et de Mulhouse	Participation totale : 1 850 925 463 232 230

En ce qui concerne l'Union européenne, la Commission a indiqué a plusieurs reprises que sa participation au financement du TGV Est européen serait de **160 millions d'euros**. L'objectif est d'obtenir une **participation totale de l'Union européenne** à hauteur de **2,1 milliards de francs**.

Pour le TGV Est-européen, RFF a décidé d'assurer lui-même la maîtrise d'ouvrage. Dans le cadre de la législation en vigueur, tant sur la maîtrise d'ouvrage publique que sur les modalités de mise en concurrence, RFF a retenu en avril 1998 les principes d'organisation suivants :

– ouverture à la concurrence des missions de maîtrise d'œuvre des études, puis des travaux de génie civil de la ligne nouvelle avec un découpage du projet en 8 tronçons ;

– attribution à la SNCF de la maîtrise d'œuvre des équipements ferroviaires, pour lesquels son expérience est sans équivalent, ainsi que d'une mission de cohérence et de pilotage des interfaces entre les différents maîtres d'œuvre ;

– attribution à deux bureaux d'études spécialisés d'une mission d'assistance foncière.

Les **études d'avant-projet détaillé** (APD) ont été engagées au printemps 1999, sur la totalité du tracé déclaré d'utilité publique.

Selon le calendrier actuellement prévu, l'approbation ministérielle du projet devrait intervenir à l'automne 2000.

Les grands travaux de terrassement devraient alors débuter au 1er semestre 2001, en vue d'une mise en service début 2006.

En ce qui concerne le raccordement au réseau allemand, il a été décidé que la première phase du TGV Est-européen comporterait les aménagements nécessaires de la section Strasbourg-Kehl.

Concernant la branche « nord » Sarrebruck-Mannheim, le gouvernement allemand et la DB AG ont signé le 28 mai 1998 un accord de financement d'une première tranche de travaux, pour un montant de 350 millions de Deutschmarks (DM). Il est prévu que le financement d'une deuxième tranche de travaux soit bouclé en 1999, pour un montant de 140 millions de DM.

C. LE TGV RHIN-RHÔNE

Le projet de TGV Rhin-Rhône, inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, figure également dans le réseau européen des trains à grande vitesse. Il s'agit d'une liaison destinée à relier le

Sud de l'Alsace à la région Rhône-Alpes d'une part, et à la branche du TGV-Sud-Est en direction de Paris d'autre part.

Des études ont donné lieu à la signature, le 2 juillet 1999, d'une convention entre l'ensemble des partenaires concernés par le projet (Etat, régions Alsace, Bourgogne, et Franche-Comté, RFF, SNCF).

Ces études doivent permettre d'approfondir le dossier sur les plans technique, économique, et environnemental, en vue de l'établissement du dossier d'enquête publique, qui sera prêt fin 1999, dans la perspective d'une déclaration d'utilité publique d'ici fin 2001. Une réflexion va aussi s'engager sur les modalités de financement du projet.

D. LE TGV AQUITAINE

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse approuvé en avril 1992 a retenu, concernant le Sud Ouest de la France, le projet de TGV-Aquitaine, prolongement du TGV Atlantique de Tours à Bordeaux et en direction de l'Espagne.

Après instruction du dossier, et comme cela a été annoncé lors du CIADT du 23 juillet dernier, une décision sur les fuseaux sera prise rapidement avec l'objectif d'engager la phase suivante des études avant la fin de l'année 1999.

E. LE TGV BRETAGNE-PAYS-DE-LA-LOIRE

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a prévu, pour la desserte de l'Ouest de la France, la réalisation des TGV-Bretagne et Pays-de-la-Loire, prolongements du TGV-Atlantique du Mans à Rennes et du Mans à Angers.

En décembre 1998, sur la base du rapport du préfet et des propositions de RFF, et après avoir recueilli l'ensemble des avis des partenaires intéressés, le ministre a pris un ensemble de décisions permettant de resserrer le champ des possibilités (choix d'un fuseau entre Laval et Rennes, confirmation de l'intérêt technique et économique du contournement de la ville du Mans) et a demandé d'engager des études complémentaires lorsque cela était nécessaire pour éclairer les choix.

L'ensemble de ces études devrait être achevé au cours du premier trimestre de l'année 2000.

F. LE TGV SUD-EUROPÉEN

Les gouvernements français et espagnol ont signé le 10 octobre 1995 à Madrid un accord concernant la construction et l'exploitation de la section internationale d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (façade Méditerranéenne).

Ce projet de ligne à grande vitesse est inscrit parmi les 14 projets prioritaires retenus au titre des grandes infrastructures de transport. A ce titre il bénéficie d'une participation de l'Union Européenne (à hauteur de 50 %) au financement des études.

L'accord franco-espagnol a prévu la mise en place d'une commission intergouvernementale (CIG), chargée de suivre au nom des deux Etats l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la section internationale. Il lui appartient notamment de piloter les études nécessaires : études techniques, économiques, financières et juridiques.

Cette CIG, officiellement installée le 9 décembre 1998 à Paris, s'est attachée à valider les études techniques et économiques déjà réalisées, de manière à proposer les conditions de financement et de réalisation du projet.

G. LE PROJET LYON-TURIN

Ce projet combine la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse avec l'aménagement d'un itinéraire performant pour le trafic fret transalpin.

Concernant la partie française du projet, les décisions prises le 18 septembre 1999 par le ministre de l'équipement, des transports et du logement ont porté sur :

- l'adaptation du cahier des charges du projet ;
- le choix du tracé de la ligne à grande vitesse entre Satolas et la limite de la Savoie ;
- l'élimination des variantes les moins pertinentes ;

– l'engagement de compléments d'études permettant notamment une comparaison de toutes les solutions envisagées dans le secteur de Chambéry.

Ces compléments d'études ont été engagés au début de 1999, et les principaux résultats seront disponibles à l'automne 2000.

V. LA MODERNISATION DU RÉSEAU

L'infrastructure du réseau ferré national fait aujourd'hui partie du patrimoine de Réseau ferré de France (RFF).

A la fin de 1998, le réseau ferré national comportait 31 727 km de lignes principales en service, dont 14 114 km de lignes électrifiées, se répartissant comme suit :

– 1.500 volts continu :	5.803 km
– 25.000 volts alternatifs :	8.200 km
– troisième rail et autres :	111 km

En ce qui concerne l'évolution du réseau électrifié en 1999, il faut tout d'abord rappeler que l'année 1999 a vu la mise en service de la ligne « Eole » en région Ile-de-France.

L'électrification de la ligne Persan-Beaumont-Beauvais, en Picardie, a été achevée en 1999. Cette opération, consistant à électrifier une section de ligne de 42 km située sur la radiale Paris-Beauvais-Le Tréport, permet la suppression des ruptures de charge sur la ligne Paris-Beauvais, un gain de temps significatif et une amélioration de la régularité de la desserte.

Par ailleurs, l'année 1999 a vu le lancement de l'électrification de la ligne Plouaret-Lannion, en Bretagne. Cette opération doit permettre la mise en place d'une desserte directe de Lannion à partir de Paris.

Votre rapporteur relève avec satisfaction qu'en ce qui concerne la ligne Paris-Bâle, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a indiqué en 1999 sa volonté d'affirmer la vocation internationale de cette ligne, en envisageant la perspective d'une électrification.

Dans un premier temps, les études sommaires réalisées en 1993 seront approfondies, avant qu'un plan de financement associant les

différents partenaires (Etat, RFF, collectivités territoriales) ne soit élaboré, l'Etat pouvant apporter 25% du montant des travaux.

VI. LA SITUATION DE L'ENTREPRISE

a) L'exploitation

Le tableau ci-après présente les principaux éléments financiers de la SNCF, tel qu'ils ressortent des comptes 1998 et des prévisions arrêtées pour 1999.

(En millions de francs)	Résultats1998	Prévision 1999 (démarche prévisionnelle)
Chiffre d'affaires	77 065	78 405
Charges d'exploitation courante	- 84 726	- 90 764
Excédent brut d'exploitation	8 319	7 224
Amortissements et provisions nets	- 6 276	- 5 953
Résultat d'exploitation	1 963	1 271
Résultat financier	- 1 505	- 1 194
Résultat courant	458	77
Résultat exceptionnel	- 1 107	0
Résultat net	- 649	77

Après les importantes réformes intervenues en 1997 (création de RFF, expérimentation de la régionalisation), l'année 1998 est présentée comme une année de transition avant le retour à l'équilibre prévu pour 1999.

Le résultat net de l'exercice s'établit à - 649 millions de francs contre - 959 millions de francs en 1997.

L'excédent brut d'exploitation s'élève à 8.319 millions de francs contre 6.545 millions de francs en 1997, soit une progression de 1.774 millions de francs. Cette hausse s'explique essentiellement par un développement important du chiffre d'affaires.

	Trafic	Recettes du trafic	Produit moyen
Grandes Lignes	+ 5,3 %	+ 9,4 %	+ 4,0 %
Voyageurs TER	+ 2,7 %	+ 2,1 %	- 0,5 %
Ile-de-France	+ 1,2 %	+ 1,3 %	+ 0,7 %
Fret	+ 0,1 %	- 0,1 %	- 0,4 %

Les produits du trafic enregistrent une augmentation en dépit des grèves de la fin de l'année. Ce sont les produits du trafic Grandes Lignes qui progressent le plus rapidement.

Pour le TER, la hausse des produits est deux fois plus rapide dans les régions expérimentales que dans les autres régions. Les produits du trafic en Ile-de-France sont légèrement en hausse. Quant au chiffre d'affaires du fret, il est quasiment stable.

Notons que les charges de personnel ont présenté une augmentation de 604 millions de francs par rapport à 1997, soit 1,3 %.

Le résultat financier s'améliore de 420 millions de francs. Ce résultat prend en considération des produits financiers à caractère non récurrent pour 506 MF (dont 242 MF de produits sur les opérations d'ingénierie financière « lease hold », et 264 MF de gains définitifs de change liés au passage aux parités fixes des monnaies européennes par rapport à l'euro au 31 décembre 1998).

Sur ces bases, le résultat courant ressort à + 458 millions de francs en 1998, contre -843 millions de francs en 1997.

Le résultat exceptionnel s'établit à -1.107 millions de francs en 1998, contre -116 millions de francs en 1997. Il comprend principalement la plus-value sur cession des titres Télécom Développement pour 245 millions de francs, et la constitution d'une provision pour redéploiement stratégique du SERNAM à hauteur de 650 millions de francs.

Le chiffre d'affaires attendu en 1999 devrait s'accroître de + 1,7 %, compte tenu :

– de l'augmentation de la rémunération du gestionnaire de l'infrastructure par RFF (+ 534 MF) ;

– de la progression du chiffre d'affaires SNCF transporteur (+ 806 MF, soit +1,4%) ; la prévision 1999 s'appuie sur les niveaux de trafic

atteint en 1998 et se fonde sur la poursuite de la croissance en 1999, notamment pour le trafic Grandes Lignes.

Les charges d'exploitation courante devraient s'élever à 90.764 millions de francs, en hausse +7,1 %. Cette hausse s'explique notamment par la hausse des péages d'infrastructure (+3.767 millions de francs).

Si le résultat d'exploitation attendu devrait s'élever à 1.271 millions de francs, en réduction de 692 millions de francs par rapport à 1998, le résultat financier enregistrerait une amélioration compte tenu des aménagements décidés en contrepartie de l'augmentation des redevances d'infrastructure (réduction de 800 millions de francs des charges financière dont 30 % par transfert de dette au service annexe d'amortissement de la dette).

Le résultat prévu pour 1999 s'élève à +77 millions de francs.

b) La dette

En ce qui concerne la **dette de la SNCF**, il convient de distinguer, **après le transfert de la dette « infrastructures » de 134,2 milliards de francs au passif de Réseau ferré de France en 1997**, d'une part la dette nette de l'entreprise (43,8 milliards de francs au 31 décembre 1998), et d'autre part la dette affectée au service annexe (55,2 milliards de francs au 31 décembre 1998).

La créance sur RFF s'élève à 122,5 milliards de francs au 31 décembre 1998.

Le mécanisme de gestion du service annexe prévoit que les décisions de gestion prises par la SNCF s'appliquent sur l'ensemble constitué par la dette affectée au service annexe et par la dette nette de l'entreprise. Ce mécanisme se matérialise par le versement d'une soulte entre les deux entités, qui égalise les taux de charge de la dette long terme nette en francs de l'entreprise et de la dette en francs du service annexe.

Rappelons que la dette affectée au service annexe a été, lors du premier transfert, le 1^{er} janvier 1991, de 38 milliards de francs et de 28,8 milliards de francs lors du deuxième transfert, le 1^{er} janvier 1997. La

dette du service annexe au bilan au 31 décembre 1998 s'élève à 55,2 milliards de francs.

L'Etat verse chaque année une contribution destinée à couvrir les charges financières et le remboursement du principal (4.442 millions de francs en 1998). L'excédent du concours de l'Etat sur les charges annuelles nettes à été porté en dotation en capital, dans le compte du service annexe, pour un montant de 900 millions de francs (550 millions de francs en 1997). La contribution de l'Etat est complétée par une contribution SNCF (117 millions de francs en 1998).

Les totaux des comptes d'actif et de passif relatifs à ce service annexe sont présentés au bilan de la SNCF respectivement sous les rubriques « comptes d'actif du service annexe d'amortissement de la dette » et « comptes du passif du service annexe d'amortissement de la dette ».

VII. LA SITUATION DU SERNAM

En 1998, le chiffre d'affaires total du SERNAM (3,94 milliards de francs) a été quasiment identique à celui de l'année précédente. On évoquera successivement les différentes catégories d'activités :

– **le groupage** : le chiffre d'affaires du **groupage** a baissé en 1998 de 2 %, la création et le développement de nouveaux produits n'ayant pas suffi à compenser le recul enregistré dans les secteurs traditionnels de l'express et de la messagerie

A la fin du premier semestre, ont en effet été lancés les produits « bagages » (transport des bagages des voyageurs SNCF avec service à domicile) et « livraison de nuit » (traitement privilégié, grâce à une plate-forme centrale, des trafics urgents de pièces détachées automobiles) qui ont conclu un succès important sur le plan commercial ;

– **la messagerie** : si le marché général de la messagerie a profité d'une croissance en volume au premier semestre, Le chiffre d'affaires du SERNAM est resté presque stable en 1998, compte tenu de la baisse des prix.

Le nombre d'envois transportés par le SERNAM est en décroissance (-2,6 %), avec un poids moyen par envoi en augmentation de 6 kg en moyenne soit de + 8 % (78 kg par envoi en 1998 contre 72 kg en 1997). Dans ces conditions, le tonnage transporté a connu en 1998 une hausse tendancielle de plus de 5%. Cette croissance est la conséquence d'un changement de structure du trafic avec une baisse des envois de faible poids et surtout, une

augmentation des envois lourds, cible privilégiée des actions commerciales de conquête ;

– **l'express** : le marché de l'« express » général a été en forte croissance en 1998, mais sous la pression des spécialistes du paquet qui ont accru leur part de marché, les poids moyens ont augmenté et le niveau tarifaire a baissé.

Le SERNAM n'a pas profité de l'aspect pourtant favorable de la conjoncture, avec un chiffre d'affaires en baisse de plus de 8 %. Le « fonds de commerce » de l'express est donc en érosion très forte ;

– **l'affrètement** : en 1998, le chiffre d'affaires de l'affrètement a progressé de 4%, suivant en cela la tendance générale de l'activité routière en France. Cette croissance est plus marquée en affrètement européen (+ 15 %) qu'en affrètement national (+ 2 %). L'affrètement a représenté, en 1998, 18 % du chiffre d'affaires du SERNAM, soit 708 millions de francs.

– **le groupage international et de logistique** : les activités de groupage international et de logistique ont connu une stabilité de leurs chiffres d'affaires respectifs en 1998.

Le système comptable du SERNAM n'établit pas aujourd'hui de distinction entre le trafic réalisé sur route et celui réalisé par fer. Il est cependant possible de comparer l'activité du SERNAM à celle de la SNCF à partir du volume de marchandises transportées.

En 1998, le SERNAM a transporté 2,8 millions de tonnes de marchandises :

- 900.000 tonnes en groupage (France et International) ;
- 1,6 million de tonnes en affrètement ;
- 300.000 tonnes en produits presse.

En 1998, la SNCF a transporté 133,7 millions de tonnes de marchandises :

- 75,6 millions de tonnes en trafic intérieur ;
- 58,1 millions de tonnes en trafic international.

On sait que la SNCF cherche actuellement à « adosser » un SERNAM « filialisé » à un partenaire lui donnant l'effet de taille et la

dimension européenne nécessaires. Parmi les schémas actuellement à l'examen, on peut retenir notamment :

– un rapprochement avec « Geodis » appartenant au groupe SNCF ;

– le rapprochement avec ABX, entreprise de messagerie de la Société nationale des chemins de fer belges.

VIII. L'ACTION MENÉE EN MATIÈRE DE DÉLINQUANCE ET DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE

A. LA SITUATION DE LA DÉLINQUANCE

A la fin de l'année 1998, 2.127 **atteintes aux voyageurs** ont été recensées, contre 1.651 en 1997, soit une hausse de 28,8 %.

En région parisienne, l'augmentation est de 21,8 %. En province, l'évolution est aussi préoccupante (+ 52,8%).

Les actes de violence gratuite et les vols avec violence envers les voyageurs représentent 73 % de ces actes. Cette répartition est identique en province et en Ile-de-France.

Pour l'année 1999, les tendances de 1998 sont confirmées : pour les six premiers mois de l'année, ces types d'acte ont progressé de 38,8% en province et de 4,9% en Ile-de-France.

L'année 1998 a aussi vu **les atteintes aux agents** en forte hausse : 1.175 atteintes contre 720, soit une augmentation de 63 %.

Ce résultat global a fait apparaître un phénomène nouveau : les atteintes aux agents en province (593) étaient plus nombreuses qu'en Ile-de-France (581).

En province, ces atteintes connaissent une forte hausse (+ 101 %) tandis que sur les cinq régions parisiennes, ces actes augmentaient de 36,7 %.

Les actes de violence gratuite, ainsi que les actes de violence et de rébellion lors des opérations de contrôle, composent essentiellement les atteintes envers les agents (57 %).

Pour les six premiers mois de l'année 1999, les atteintes recensées contre les agents demeurent en augmentation sensible (+ 15 %). L'augmentation touche essentiellement les agents de la Surveillance Générale (+ 47 %) et les agents des gares (+ 7,5 %), alors qu'une légère baisse de 7,5 % est constatée en ce qui concerne les agents des trains.

En 1998, l'ensemble des **actes de malveillance** (parmi lesquels l'utilisation abusive du signal d'alarme) recensés était en augmentation de 7 % passant de 22.041 actes en 1997 à 23.597 en 1998.

Hors signaux d'alarme, le nombre d'actes était stable (+ 0,5 %), soit 14.150 en 1997 et 14.219 en 1998.

Pour les six premiers mois de l'année 1999, les actes de malveillance ont semblé se stabiliser, diminuant en Ile-de-France de 13,4 %, mais augmentant fortement en Province de 36,9 %.

La « Surveillance générale » de la SNCF (la SUGE) a réalisé en 1998 près de 8.000 interpellations pour remise ultérieure aux services de police.

B. LES MOYENS MIS EN ŒUVRE

Depuis la fin de l'année 1997, on relève :

– un renforcement de présence humaine dans les gares et dans les trains :

Pour l'Ile-de-France, le programme triennal sûreté 98/99/2000 a prévu une augmentation de 245 agents de la SUGE (462 agents du cadre permanent). Le dispositif « emplois-jeunes » a conduit à une première programmation de 434 emplois-jeunes, dont 320 pour la seule activité transports de l'Ile-de-France. Cet effectif a ensuite été augmenté de 213 unités.

A la fin du mois d'octobre 1998, cette programmation a été renforcée et c'est ainsi plus de 1.000 agents du cadre permanent et plus de 900 emplois-jeunes qui, sur trois ans, vont traduire le renforcement des présences humaines de service et de sécurisation dans les transports de l'Ile-de-France. Au 31 mai 1999, la réalisation effective est supérieure à la moitié du programme.

L'accroissement des moyens humains affectés à la sécurité des personnes et des biens a été réalisé et l'effectif global des agents de

Surveillance Générale est ainsi aujourd'hui de plus de 1.500 agents, dont 700 pour l'activité Ile-de-France.

1 % de l'effectif de la SNCF agit ainsi exclusivement en réponse à l'insécurité.

Une coordination accrue avec les forces de police s'établit notamment dans le cadre des contrats locaux de sécurité.

Des efforts plus spécifiques à l'insécurité des transports ont également été engagés : création d'une brigade des transports ferrés de la Police de l'Air et des Frontières (PAF) pour les transports de l'agglomération lilloise, programme d'installation de commissariats dans 12 gares de l'Ile-de-France.

Un rapprochement des PC de sûreté de la SNCF et de la PAF a été, par ailleurs, engagé.

– des investissements et travaux :

Au-delà des rénovations de gares et des aménagements de locaux pour les forces de police et les PC sûreté, des investissements et travaux ont été lancés pour réduire la vulnérabilité de certains sites et aussi réduire le sentiment d'insécurité des clients, des riverains et des personnels, en recherchant une amélioration de différents facteurs d'environnement : accessibilité, éclairage, moyens d'alerte et de communication (bornes d'appel, vidéo-surveillance), protections contre déprédations, etc...

Un effort permanent de la SNCF consiste à compenser quotidiennement les conséquences des déprédations volontaires de bâtiments et de rames : 350 millions de francs sont ainsi consacrés à des réparations de dégâts divers.

– des participations à diverses actions partenariales :

En premier lieu, la SNCF s'est engagée à favoriser la création d'emplois d'agents locaux de médiation sociale qui interviendraient, dans le cadre d'un contrat local de sécurité, sur des espaces partagés, aux abords des gares ou dans des zones d'échanges intermodaux.

L'engagement de la SNCF concerne le financement de l'équivalent de 500 agents locaux de médiation sociale à temps plein.

C. LA FRAUDE

Il convient de distinguer trois types de fraudes : le défaut de titre de transport valable, la contrefaçon et la production de faux, et l'emploi de moyens de paiement frauduleux.

● Fraude des voyageurs sans titre de transport valable :

En Ile-de-France, les actions menées par la SNCF sont les suivantes :

– mieux répondre au marché des jeunes en créant un titre adapté : la carte Imagine « R » pour les collégiens, lycéens et étudiants est un forfait annuel zonal qui intègre notamment des réductions par rapport à la carte orange ;

– généraliser le contrôle automatique avec portes hautes en banlieue dans la quasi totalité des 220 gares des zones 1 à 5 à l'horizon 2004 ;

– développer la télébilletterie (passe sans contact) ;

– généraliser la possibilité de régler une amende dans les cinq jours sans frais de dossier ;

– renforcer les contrôles par l'augmentation de la présence dans les gares.

– sur le réseau principal, la SNCF a lancé en 1999 un programme pour enrayer le développement des billets non compostés que les fraudeurs réutilisent ou se font rembourser. Selon une estimation réalisée en région SNCF de Dijon, ce type de fraude représenterait environ 20% du montant des remboursements. Il s'agit de renforcer les contrôles des billets dans les trains, de développer les actions de filtrage au départ de certains trains et d'une campagne d'affichage et d'annonces sonores en gare.

● Fraude par contrefaçon de titres de transport ou production de faux :

En Ile-de-France, si la carte orange est régulièrement contrefaite, jamais le taux de faux coupons en circulation n'a dépassé 2 ‰ (120 millions de francs au total). La SNCF a engagé des initiatives visant à sécuriser la logistique de la billetterie tout en poursuivant, en liaison avec la RATP, la prise de précautions techniques.

Le coût total de cette fraude sur le réseau principal est estimé à 10 millions de francs par an.

Pour lutter contre la contrefaçon des titres, on relèvera que la SNCF a créé un laboratoire destiné à analyser les titres de transport suspects ou ramassés de façon aléatoire dans ses trains.

● **Fraude par emploi de moyens de paiement frauduleux :**

Elle consiste à voler les chèquiers neufs envoyés par la poste et à les utiliser pour acheter des titres de transport de la SNCF. Le coût annuel de cette fraude est inférieure à 10 millions de francs. La SNCF estime, par ailleurs, la fraude sur carte bancaire à plusieurs centaines de milliers de francs depuis le début de l'année 1999.

CHAPITRE III

LA SITUATION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF)

On sait qu'en application de la loi n° 97-135 du 13 février 1997, l'établissement public s'est mis en place au mois de mai 1997 et a commencé à assurer ses responsabilités après la signature d'une convention de gestion liant l'établissement et la SNCF.

La gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau ont été délégués à la SNCF, selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF.

En 1998, RFF a vu passer ses effectifs de 55 à 111 agents.

La mise au point commune avec la SNCF d'un tableau de bord de la sécurité des circulations devrait être achevée d'ici la fin de l'année 1999.

Pour ce qui concerne **les opérations d'investissement**, lors du transfert effectif à RFF de la responsabilité de maître d'ouvrage en novembre 1997, les opérations en cours de réalisation à cette date ont fait l'objet d'un mandat de maîtrise d'ouvrage général et transitoire, donné à la SNCF, pour en assurer la continuité.

Plus de vingt opérations ont été progressivement détachées de ce mandat général pour faire l'objet de mandats spécifiques. Il en a été ainsi pour des opérations portant sur la construction de la future ligne RER E, (Eole), le prolongement de la ligne du RER C jusqu'à Pontoise, la modernisation des axes Paris-Granville et Strasbourg-Haguenau, la construction de la gare TGV du Futuroscope, les chantiers de transport combiné de Lomme et d'Hourcade, l'électrification de la ligne Plouaret-Lannion...

Dans tous les cas, RFF a clarifié avec la SNCF les rôles des différents intervenants : maître d'ouvrage, mandataire du maître d'ouvrage, maître d'œuvre, entreprises.

Par ailleurs, 16 programmes d'investissements ont été délégués à la SNCF au travers de mandats de programmes : régénération, installations portuaires, sécurité des passages à niveaux, contrôle de vitesse, régularité du trafic, traversée des voies en gare, installations terminales embranchées, etc.

S'agissant de la **gestion de son patrimoine**, RFF s'appuie sur les équipes régionales de la SNCF. Une convention de gestion du patrimoine a été conclue au début de l'année 1999 pour trois ans.

Afin de consolider la situation financière de RFF, plusieurs décisions ont été prises en 1998 et au début de 1999 :

– **le niveau des dotations en capital accordées à RFF a été fixé à 37 milliards de francs sur la période 1999-2001 (les dotations précédentes ayant été de 8 milliards de francs en 1997 et 10 milliards de francs en 1998) ;**

– **le niveau global des redevances d'infrastructures et des facturations complémentaires perçues au titre du décret n°97-446 a été porté à environ 10 milliards de francs en 1999 (à comparer aux 6 milliards de francs perçus en 1998).**

Au total, de 1997 à 2001, l'Etat s'est engagé à verser 55 milliards de francs de dotation en capital à Réseau Ferré de France.

Selon l'établissement public, ces dotations en capital, accompagnées d'une sélection rigoureuse des investissements et d'un contrôle strict de la contribution de RFF aux investissements d'infrastructures ferroviaires, pourraient permettre de contenir la croissance de la dette de l'établissement, dont la stabilisation à environ 160 milliards de francs est envisageable à partir de 2001.

S'agissant enfin de la vente des terrains désaffectés, le montant des ventes de terrains désaffectés s'est élevé à près de 100 millions de francs en 1997 et à environ 220 millions de francs en 1998.

En 1998, 600 nouvelles promesses de vente ont été signées, ce qui laisse présager une augmentation du montant des ventes pour 1999 et 2000. Le redémarrage de projets ou l'engagement de nouveaux projets dans de grandes agglomérations comme PARIS (Paris Rive Gauche), LYON, MARSEILLE et qui se situent en partie sur des emprises ferroviaires devraient conforter cette tendance.

Selon RFF, le rythme annuel des ventes devrait se situer entre 200 et 500 millions de francs.

Ces ventes ne sont, à l'évidence, pas à l'échelle de la dette transférée à RFF.

CHAPITRE IV

LA RATP

I. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

L'évolution du trafic voyageurs à la RATP de 1992 à 1998 est retracée dans le tableau ci-dessous :

	1992	1993	1994	1995 ⁽¹⁾	1996	1997	1998
RATP	2 421	2 365	2 364	2 127	2 285	2 348	2 414

(1) Chiffres affectés par les grèves et attentats

Pour les **six premiers mois de l'année 1999**, on a enregistré, par rapport au premier semestre 1998, une hausse de 2,7 % du trafic, se décomposant de la manière suivante :

Métro	+ 3,7%
RER	+ 5,4 %
Bus-Paris	- 0,06 %
Bus-banlieue	+ 0,7 %
Sites propres (TVS, TVM, Tramway, Orlyval)	+ 3,2 %

Sur l'ensemble de l'année 1999, les prévisions sont de 2.444 millions de voyageur, soit + 1,3 % par rapport à 1998.

Pour 2000, l'hypothèse de trafic retenue par la RATP est actuellement de + 1 % par rapport au trafic prévu pour 1999.

II. LA SITUATION DE L'ENTREPRISE

L'exercice 1998 a fait apparaître un solde positif de 73,4 millions de francs. Le montant global des charges s'est établi à 24.524 millions de francs.

Les charges financières connaissent une baisse de 6,5% par rapport aux prévisions et se montent à 1.788,2 millions de francs.

Les résultats de 1998 sont la traduction d'une évolution favorable du trafic dont la reprise, amorcée en 1997, s'est confirmée. Les recettes directes du trafic ont ainsi progressé de + 0,55 % (8.608,4 millions de francs).

Les produits des activités annexe (448 millions de francs) ont enregistré une hausse de 7,4 % due principalement aux recettes publicitaires liées à la Coupe du monde.

Les produits divers (951,3 millions de francs) ont subi, en revanche, une baisse de 10,3 millions de francs, compte tenu d'une diminution des pénalités forfaitaires en raison notamment d'une politique de lutte contre la fraude qui commence à donner des résultats encourageants.

Pour 1999, l'ensemble des produits et charges du budget de la Régie a été fixé à 23.158 millions de francs hors taxes pour l'exercice 1999 en hausse de 1,8% par rapport aux niveaux de 1998.

Les charges sont marquées par une évolution de +3,8 % des charges de personnel avec notamment :

- + 1,9 % pour les salaires et traitement : 7.690 millions de francs ;
- + 12,7 % pour les charges sociales : 2.569 millions de francs ;

Les « matières et autres charges externes », en hausse de 4,5 %, sont estimées à 2.543 millions de francs recouvrant les besoins liés à l'accroissement de l'offre de service dont Météor et à la poursuite de la politique d'amélioration de la qualité du service des voyageurs (gares, matériel roulant, information...).

Les charges financières d'un montant de 1.797 millions de francs sont en forte baisse (- 23 %) en 1999, en raison notamment de la modération des investissements lourds due à la fin du XI^e Plan.

Les impôts, taxes et versements assimilés sont en progression de 5,8% en raison surtout de la taxe professionnelle et de la taxe foncière (1.188 millions de francs).

La dotation aux amortissements et aux provisions qui est évaluée à 3.649 millions de francs progresse de 9,6 %.

Les produits du transport (19 milliards de francs) sont en hausse de 4,9 % par rapport à 1998.

On distinguera :

– les recettes directes (+ 4,4 % pour un montant de 9.487 millions de francs) dont la hausse intègre le relèvement tarifaire intervenu le 1^{er} juillet, soit une hausse moyenne annuelle de 3,4 % et une progression du trafic payant de 1 % ;

– la compensation employeur (+ 11,6 % de versement transport -VT) soit un montant global de 3.531 millions de francs ;

– l'indemnité compensatrice (Etat et collectivités locales) d'un montant de 6.488 millions de francs (en hausse de 2,5 %).

Pour 2000, l'ensemble des charges et des produits pourrait s'équilibrer à 23.500 millions de francs environ, niveau en progression de 2,1 % par rapport au budget initial de 1999 (23.028 millions de francs).

Les principaux postes sont susceptibles d'évoluer de la façon suivante :

● s'agissant des charges :

– les charges de personnel : + 1,9 % environ ;

– les matières et autres charges externes : + 1,7 % ;

– les charges financières : - 2,1 % ;

– les amortissements : + 4,6 %.

● s'agissant des produits, ils pourraient augmenter de 2,2 % par rapport à 1999 suivant la répartition ci-dessous :

– recettes directes : + 3,5 % ;

– compensations employeurs : + 4 % ;

- reliquat versement transport : + 23 % ;
- indemnité compensatrice : - 4,6.

En ce qui concerne **l'endettement de la RATP**, les charges financières ont évolué de la manière suivante depuis 1992 :

1992 : 1860 millions de francs

1993 : 1814 millions de francs

1994 : 1805 millions de francs

1995 : 1923 millions de francs

1996 : 1941 millions de francs

1997 : 1898 millions de francs

1998 : 1787 millions de francs

1999 : 1797 millions de francs

En 1998, des emprunts d'un montant total de 334 millions de francs ont été lancés.

L'encours de la dette financière de l'entreprise au 31 décembre 1998 s'élevait à 28.089,6 millions de francs répartis en :

- dette à moins d'un an : 1.200 millions de francs
- dette à plus d'un an : 26.889,6 millions de francs.

L'endettement net qui se décompose en endettement à long terme (26.889,6 millions de francs) moins la trésorerie à court terme (1.080,98 millions de francs) était de 25,8 milliards de francs.

La structure de la dette était la suivante en fin d'exercice :

- prêts de la région Ile-de-France : 5,0 % ;
- marché financier français : 74,3 % ;
- autres : 20,7 %.

Pour 1999, l'endettement net prévu est estimé à 26,4 milliards de francs. Pour 2000, il serait de 26,8 milliards de francs.

L'Etat et les autres collectivités publiques apportent une contribution significative à l'exploitation et à l'investissement de la RATP.

La participation de l'Etat et des départements au titre de l'indemnité compensatrice et des tarifs sociaux qui doit être versée à la RATP au titre de l'exercice 1999 devrait s'élever aux montants suivants (en millions de francs pour l'année 1999) :

Etat	:	4.705,40
Paris	:	1.250,29
Hauts-de-Seine	:	318,62
Seine-Saint-Denis	:	154,27
Val-de-Marne	:	124,02
Essonne	:	40,33
Yvelines	:	65,54
Val d'Oise	:	37,31
Seine-et-Marne	:	26,22
TOTAL	:	6.722,00

Les dépenses **d'investissements** de la RATP pour l'année 1999 se décomposent selon les financements suivants :

En millions de francs	Etat	Collectivités locales	Région	RATP prêt bonifié de la région	RATP fonds propres	Financements divers	TOTAL
Infrastructures nouvelles (Projets du contrat de plan Etat/Région)	100,39	3,34	368,47	91,37	-	-	564
Amélioration de l'exploitation	-	-	-	-	544	-	544
Modernisation et gros entretien	-	-	-	-	1 040	-	1.040
Matériel roulant	-	-	-	-	1 646	-	1.646
Participations financières	-	-	-	-	30	-	30
Hors programme	-	-	-	-	-	240	240
TOTAL	100,39	3,34	368,47	91 ,37	3 260	240	4 464

III. LES CONFLITS COLLECTIFS

Votre rapporteur pour avis a consacré l'année dernière un large développement à l'accord relatif au droit syndical et à l'amélioration du dialogue conclu le 30 mars 1996 entre la direction de la RATP et les organisations syndicales de l'entreprise à l'exception de la CGT. Cette « procédure d'alarme sociale » paraît avoir démontré son efficacité.

En effet, le nombre de jours de travail perdus à la RATP pour fait de grève continue à décroître. En 1998, 7.988 journées, soit 0,2 jours par agent ont été perdues contre 15.000 en 1996 et 1997, soit 0,38 jour par agent. Depuis 1994, les jours perdus pour fait de grève ont diminué de plus de deux tiers (0,78 jour de grève par agent en 1994). En 1999, la tendance est à la stabilisation avec 4.017 journées perdues au 1^{er} juillet 1999.

IV. LA MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS DE LA RATP

Les programmes d'investissements pour 1999/2000 sont articulés autour de quatre orientations, reprises par le « plan d'entreprise » de la RATP. Trois de ces orientations concernent la modernisation des équipements de la régie.

● L'accroissement de l'attractivité de l'offre de transport, notamment le niveau de qualité de service offert aux voyageurs

Les principales opérations en 1999/2000 seront les suivantes :

– achèvement de l'adaptation des installations liée à la mise en service de rames à deux niveaux sur la ligne A du RER ;

– amélioration de la sécurité ferroviaire sur la ligne B du RER (mise en place d'un système de contrôle de vitesse) ;

– amélioration des liaisons entre les différents réseaux dans les grandes gares du RER, poursuite de l'équipement des gares et du métro en dispositifs anti-fraude et lancement d'un programme de terminaux de vente de nouvelle génération ;

– poursuite des opérations de réfection des gares et stations ;

– remplacement du poste de commande centralisé de la ligne 4 du métro ;

– création ou réaménagement d'ateliers de maintenance à Boissy, Massy-Palaiseau (RER), Châtillon et Fontenay (métro) ;

– poursuite du programme de restructuration des réseaux de bus « Autrement Bus », et de la mise en place du système Aigle/Altair de radiolocalisation des bus par satellite (sécurité, information et régulation du trafic) ;

– rénovation et renforcement des centres bus.

Les ressources affectées à la politique d'amélioration de l'exploitation devraient être globalement stables de 1999 à 2000 (944 millions de francs en 1999 et 931 millions de francs en 2000).

● **La conservation du patrimoine technique et immobilier existant**

Les principaux postes d'entretien et de modernisation concernent les voies et ballasts, les tunnels et stations, les systèmes de signalisation et les installations fixes dans les stations et les gares (escaliers mécaniques, télécommunications, alimentation électrique...). Le programme Chorus de refonte des systèmes d'information de l'entreprise sera poursuivi. Le programme télébilletique (passe sans contact) sera engagé et explique l'augmentation des dépenses sur ce volet entre 1999 et 2000.

Les dépenses sur ce titre d'investissement devraient être de 1.040 millions de francs en 1999 et 1.180 millions de francs en 2000.

● **Le renouvellement du matériel roulant en fin de durée de vie et la livraison des rames nécessaire aux extensions de réseaux**

Le programme en 1999/2000 concernera les matériels à deux niveaux (MI2N) pour la ligne A du RER, les métros MP89 pour la ligne 1 et METEOR, la modernisation à mi-vie des métros MP 73, l'éradication de l'amiante et des commandes d'autobus standards.

Le montant des dépenses sur ce titre d'investissement s'élèvera à environ 1.646 millions de francs et 1.478 millions de francs en 2000.

Le niveau d'investissements s'établira pour la RATP à environ 4.460 millions de francs en 1999 et 4.550 en 2000.

En millions de francs	Réalisation 1998	Programme 1999	Prévision 2000
Infrastructures nouvelles (Projets du contrat de plan Etat/Région)	680	564	640
Amélioration de l'exploitation	835	544	931
Modernisation et gros entretien	1.194	1.040	1.179
Matériel roulant	1.701	1.646	1.478
Participations financières	8	30	30
Hors programme	183	240	290
TOTAL	4.601	4.464	4.548

V. LES NOUVELLES LIGNES DE LA RATP

● S'agissant, tout d'abord, **des projets mis en service en 1998 et en 1999**, on relèvera :

– le prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis université qui a été ouvert au public au mois de mai 1998.

– la ligne 14 (projet METEOR), dernière ligne du réseau du métro parisien, qui a été mise en service le 14 octobre 1998. Cette ligne entièrement automatique relie Madeleine à la bibliothèque François Mitterrand, en desservant le secteur de Bercy-Tolbiac, la gare de Lyon, Châtelet et le quartier des affaires. Elle contribue, avec la ligne D et le projet EOLE, à la décharge de la ligne A du RER et favorisera le développement des pôles d'activité émergents dans le secteur est de Paris.

La section mise en service, d'une longueur de 7,2 km exploités, comprend 7 stations dont 6 sont en correspondance avec 7 lignes de métro et quatre lignes de RER. La capacité de transport de la ligne est aujourd'hui de 25.000 voyageurs/heure/sens avec des trains de 6 voitures à 105 secondes d'intervalle.

La ligne est exploitée avec un nouveau type de matériel roulant, le MP 89 métro sur pneumatiques à conduite automatique et intercirculation (circulation entre les différentes voitures d'une même rame).

Le coût prévisionnel de l'opération METEOR a été estimé par la RATP à 6.172 millions de francs pour le premier tronçon.

● S'agissant **des projets en cours de lancement ou de réalisation ou à lancer en 1999**, on relèvera :

– les travaux de prolongement de la ligne 14 de 2 kilomètres jusqu'à Saint-Lazare, afin d'établir de nouvelles correspondances avec les lignes de métro 3, 9, 12, 13 et la ligne E du RER inaugurée le 12 juillet 1999, qui ont été engagés au mois de juin 1998 pour une mise en service du prolongement en 2003 (coût prévisionnel : 900 millions de francs).

– les travaux du projet de déplacement de la gare Masséna sur la ligne C du RER (SNCF), qui sont en cours d'exécution. Le projet, auquel la RATP participe au titre de la correspondance entre la ligne 14 et la ligne C du RER, devrait être mis en service en septembre 2000. Le coût de ce projet pour la RATP est évalué à environ 200 millions de francs, pour la réalisation de la correspondance entre les deux lignes.

– les travaux de prolongement de la ligne de tramway T1 jusqu'à Noisy-le-Sec, dont la déclaration d'utilité publique a été publiée, qui devraient pouvoir démarrer dans les prochains mois, après l'approbation de l'avant-projet. Le financement d'une partie du projet est assuré dans le cadre du XI^e contrat de plan. Le reste du financement devrait être inscrit au XII^e contrat de plan.

● En ce qui concerne, enfin, les perspectives **d'engagement d'opérations pour 2000**, on note que les travaux de prolongement du Trans Val de Marne pourraient être engagés dès 2000. Il s'agit d'un projet inscrit au XI^e contrat de plan, ayant d'ores et déjà reçu des financements de la part de l'Etat et du Conseil régional.

On peut citer, parmi les autres projets discutés entre l'exécutif régional et l'Etat le prolongement du tramway T2 à Bezons ; le « grand tram », réseau de tramway en rocade dans la proche banlieue parisienne, dont certains tronçons pourraient être engagés dès 2000.

VI. LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ET DES PERSONNES

● En ce qui concerne **la sécurité des circulations ferroviaires**, l'ensemble du RER exploité par la RATP est équipé d'un système classique de signalisation ferroviaire automatique par cantonnement.

Sur le tronçon central de la ligne A du RER, le système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance (SACEM), en service depuis 1989, a permis d'accroître le débit de la ligne et d'améliorer la sécurité des circulations.

Sur la ligne B du RER, un système de contrôle de vitesse devrait être déployé d'ici l'an 2001, avec une priorité au tronçon le plus chargé entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord. 42 millions de francs de crédits de paiement seront dépensés à ce titre en 1999 et 40 millions de francs en l'an 2000.

La ligne 14 du métro, mise en service en octobre 1998, est équipée d'un automate de pilotage offrant un niveau de sécurité élevé. Elle comporte aussi d'autres dispositifs de sécurité : portes palières sur les quais, surveillance vidéo des voitures, possibilités de communications des voyageurs avec le poste de commande.

S'agissant des investissements, 62 millions de francs de crédits de paiement seront consacrés en 1999 aux opérations de modernisation des postes de commande centralisée (PCC) du métro, avec la mise en service du nouveau PCC de la ligne 4, prévue vers le milieu de l'an 2000. Après une période d'analyse de l'exploitation de ce nouvel équipement qui devrait durer dix-huit mois, une décision sera prise en ce qui concerne la modernisation des autres PCC du métro.

Enfin, des études relatives à la modernisation des systèmes de conduite et de contrôle de la vitesse des trains du métro ont commencé. Une première application est prévue sur la ligne 13, sur laquelle trois tests différents seront effectués à l'horizon 2001.

- En ce qui concerne la **sécurité des personnes**, la RATP annonce que les atteintes à la sécurité des voyageurs ont enregistré une diminution : 2.573 faits étaient recensés au premier semestre 1998, 2.220 le sont au premier semestre 1999, les vols à la tire passant notamment de 973 à 704. Pour les agents, si les atteintes physiques sont stables (799 au cours du premier semestre 1998 et 795 au cours du premier semestre 1999), les outrages ou menaces sont en augmentation sensible ; on passe, en effet, de 273 faits à 527. 600 affaires judiciaires ont été dénombrées pour le seul premier semestre 1999 contre 900 pour tout l'année 1998.

Pour accroître la sécurité des déplacements des voyageurs en Ile-de-France, la RATP a redéployé 300 agents du cadre permanent et recruté, en 1998, 480 emplois jeunes, soit la moitié de l'objectif fixé d'ici l'an 2000. On relèvera, en second lieu, le financement d'équipements de sécurité, auquel le Syndicat des transports parisiens consacrerait 860 millions de francs, d'ici à 2001, la totalité de la flotte de bus de la Régie devant être équipée en « radiolocalisation » d'ici l'an 2000.

VII. LE VANDALISME ET LA FRAUDE

- Le vandalisme coûte à la RATP environ 200 millions de francs chaque année. Il se traduit différemment selon le type de réseau : 96 % des « tags » se concentrent sur le métro et le RER, 86 % des jets de projectiles sur les autobus.

Les réponses préventives recouvrent des opérations diverses : protection des zones de garage par l'implantation de clôtures et gardiennage

(40 millions de francs par an) ; pose de pelliculages intérieurs et extérieurs sur le matériel roulant et les surfaces des stations et gares.

Les mesures curatives regroupent deux postes importants : le nettoyage des graffiti (25 millions de francs par an) et la remise en état du matériel roulant (35 millions de francs par an).

Grâce à des conventions passées avec les parquets et la plupart des tribunaux de grande instance de la région parisienne, la RATP met en place des mesures de médiation-réparation, dont la durée varie en fonction de l'importance du préjudice subi et de la personnalité du mineur mis en cause.

On relève aussi une aggravation des sanctions : les peines d'amendes fermes, qui représentaient 26% des condamnations en 1996, en représentent 34 % en 1998. De même, les peines de prison ferme sont passées de 15 à 22 % des condamnations au cours de la même période. Au total, en 1998, 11 % des auteurs de dégradation à la RATP ont été condamnés à des travaux d'intérêt général, 36 % à des amendes fermes ou avec sursis et 53% à des peines de prison ferme ou avec sursis.

- C'est en 1994 que la RATP a engagé un plan de lutte contre la fraude (d'un coût annuel de 250 millions de francs environ) avec pour objectif **la diminution d'un tiers du taux de fraude**. Cet objectif a été atteint sur les réseaux ferrés et a même dépassé sur le RER. On note, en revanche, que le phénomène de fraude est de plus en plus accompagné d'une montée de la violence.

Dans le métro, l'organisation de la lutte contre la fraude a été remaniée, avec la création d'équipes de « contrôle, sécurisation, assistance » (CSA) mêlant, en service de soirée, des agents de station, des contrôleurs et des agents de sécurité. Des portes automatiques de sortie ont été placées partout là où cela était possible. Sur le réseau de surface, un travail important a été accompli en vue d'accroître la collaboration entre les machinistes et les contrôleurs. Par ailleurs, pour favoriser le recouvrement des procès-verbaux, possibilité a été donnée aux contrevenants de payer l'indemnité forfaitaire à distance par carte bleue ou dans les agences commerciales de la Régie.

CHAPITRE V

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE

I. LES TRANSPORTS NON URBAINS

Les actions subventionnées sont représentatives de la volonté des collectivités-autorités organisatrices de transport de mettre en place et de poursuivre une politique globale et cohérente des transports, suite aux restructurations menées dans le cadre des schémas départementaux et régionaux des transports et la mise en oeuvre des conventions.

Suivant les termes de la circulaire de la Direction des Transports Terrestres du 21 décembre 1994, les aides de l'Etat pour les études, le développement et la promotion des transports collectifs non urbains, s'apprécient sur la base des trois principes d'éligibilité suivants :

- l'aménagement du territoire,
- l'intermodalité,
- la modernisation des réseaux existants.

L'Etat entend favoriser les coopérations entre réseaux interurbains et urbains, entre réseaux ferroviaires et réseaux de transports routiers régionaux pour permettre la continuité multimodale des déplacements en particulier aux pôles d'échanges permettant des interconnexions entre plusieurs types de modes de transports.

La volonté de coopération entre réseaux urbains et non urbains, en matière d'harmonisation des services dans le périmètre de transport urbain et les zones périurbaines, est une des priorités des aides incitatives de l'Etat au travers des contrats de modernisation.

Les objectifs de ces incitations contractuelles sont de permettre, à la fois, d'assurer une répartition de l'offre de transport sur l'ensemble du territoire en particulier dans les zones rurales et périurbaines et de valoriser les réseaux existants en améliorant la qualité du service offert notamment la modernisation des parcs d'autocars.

L'Etat accorde en particulier une priorité aux expérimentations de systèmes de transports adaptés à la desserte de zones rurales afin d'aider les collectivités locales à assurer le maintien du service public dans celles-ci et de contribuer à leur désenclavement par la création ou l'amélioration de services de transports collectifs.

Dans le cadre de la modernisation des réseaux départementaux l'Etat a participé au financement des investissements dans les départements présentés dans les tableaux ci-après qui décrivent, selon la nature des investissements subventionnés, les opérations engagées en 1998 et 1999.

En 1998 et en 1999, les aides de l'Etat aux régions accordées en application de la circulaire de la Direction des Transports Terrestres du 21/12/94 chapitre 63-41 article 40 ont porté sur l'élaboration des schémas régionaux et départementaux de transport et sur la réalisation d'études de déplacements spécifiques à certaines zones (cf. tableaux ci-après).

CONTRATS DE MODERNISATION AVEC LES DEPARTEMENTS

INVESTISSEMENTS SUBVENTIONNES EN 1998 DANS LES RESEAUX DEPARTEMENTAUX

Dépenses subventionnables des Départements (en francs)

DEPARTEMENTS	AIDES A LA GESTION ET REGULATION	BILLETTERIE/ MONETIQUE	PROMOTION/ INFORMATION ETUDES	GARES ROUTIERES	POINTS D'ARRETS ET ABRIBUS	INFORMATISATION ET TABLEAU DE BORD	RENOUVELLEMENT ET MODERNISATION DU PARC	TOTAL
Bouches du Rhône	0	0	0	15 000 000	0	0	0	15 000 000
ENSEMBLE	0	0	0	15 000 000	0	0	0	15 000 000
REPARTITION	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

CONTRATS DE MODERNISATION AVEC LES DEPARTEMENTS

AIDE DE L'ETAT AUX RESEAUX DEPARTEMENTAUX EN 1998

MONTANT DE LA SUBVENTION (en francs): chapitre 63-41 article 40

INFORMATISATION

	0		0		0		0	

CONTRATS DE MODERNISATION AVEC LES DEPARTEMENTS

**INVESTISSEMENTS SUBVENTIONNES AU 1ER AOUT 1999 DANS LES RESEAUX
DEPARTEMENTAUX**

Dépenses subventionnables des Départements (en francs)

DEPARTEMENTS	AIDES A LA GESTION ET REGULATION	BILLETTERIE/ MONETIQUE	PROMOTION/ INFORMATION ETUDES	GARES ROUTIERES	POINTS D'ARRETS ET ABRIBUS	INFORMATISATION ET TABLEAU DE BORD	RENOUVELLEMENT ET MODERNISATION DU PARC	TOTAL
Nouvelle Calédonie	0	0	0	10 864 836	0	0	0	10 864 836
Tarn	0	1 050 000	1 500 000	0	2 700 000	0	12 050 000	17 300 000
Haute Vienne	0	2 094 527	248 756	0	1 243 781	0	2 860 697	6 447 761
ENSEMBLE	0	3 144 527	1 748 756	10 864 836	3 943 781	0	14 910 697	34 612 597
REPARTITION	0,0%	9,1%	5,1%	31,4%	11,4%	0,0%	43,1%	100,0%

CONTRATS DE MODERNISATION AVEC LES DEPARTEMENTS

AIDE DE L'ETAT AUX RÉSEAUX DÉPARTEMENTAUX AU 1ER AOUT 1999

MONTANT DE LA SUBVENTION (en francs): chapitre 63-41 article 40

DEPARTEMENTS	AIDES A LA GESTION ET REGULATION	BILLETTERIE/ MONETIQUE	PROMOTION/ INFORMATION ETUDES	GARES ROUTIERES	POINTS D'ARRETS ET ABRIBUS	INFORMATISATION ET TABLEAU DE BORD	RENOUVELLEMENT ET MODERNISATION DU PARC	TOTAL
Nouvelle Calédonie	0	0	0	2 603 906	0	0	0	2 603 906
Tarn	0	210 000	300 000	0	810 000	0	3 615 000	4 935 000
Haute Vienne	0	628 358	124 378		373 055	0	858 209	1 984 000
ENSEMBLE	0	838 358	424 378	2 603 906	1 183 055	0	4 473 209	9 522 906
REPARTITION	0,0%	8,8%	4,5%	27,3%	12,4%	0,0%	47,0%	100,0%

CONTRATS DE MODERNISATION AVEC LES DEPARTEMENTS								
INVESTISSEMENTS SUBVENTIONNES DEPUIS 1986 DANS LES RESEAUX DEPARTEMENTAUX								
Année budgétaire	Dépenses subventionnables des Départements (en francs courants)							
	AIDES A LA GESTION ET REGULATION	BILLETTERIE/ MONETIQUE	PROMOTION/ INFORMATION ETUDES	GARES ROUTIERES	POINTS D'ARRETS ET ABRIBUS	INFORMATISATION ET TABLEAU DE BORD	RENOUVELLEMENT ET MODERNISATION DU PARC	TOTAL
1986/1987	4 560 000	15 070 000	22 880 000	25 500 000	34 100 000	2 460 000	89 340 000	193 910 000
REPARTITION	2,4%	7,8%	11,8%	13,2%	17,6%	1,3%	46,1%	100,0%
1988	7 280 000	14 143 000	7 174 000	59 063 000	32 156 000	2 810 000	40 018 558	162 644 558
REPARTITION	4,5%	8,7%	4,4%	36,3%	19,8%	1,7%	24,6%	100,0%
1989	244 300	10 545 240	8 686 000	16 026 727	16 792 400	1 490 000	33 042 000	86 826 667
REPARTITION	0,3%	12,1%	10,0%	48,5%	19,3%	1,7%	38,1%	100,0%
1990		755 000	6 903 450	3 480 000	9 977 000	1 545 000	17 430 000	40 090 450
REPARTITION		2,0%	12,9%	9,1%	26,2%	4,1%	45,8%	100,0%
1991	2 000 000	8 900 000	4 995 000	5 600 000	5 000 000	200 000	28 675 000	55 370 000
REPARTITION	3,6%	16,1%	9,0%	10,1%	9,0%	0,4%	51,8%	100,0%
1992	0	0	13 488 000	600 000	300 000	0	777 000	15 158 000
REPARTITION	0,0%	0,0%	89,0%	4,0%	2,0%	0,0%	5,1%	100,0%
1993	0	0	2 741 000	3 584 000	10 345 000	0	450 000	17 120 000
REPARTITION	0,0%	0,0%	16,0%	20,9%	60,4%	0,0%	2,6%	100,0%
1994	1 500 000	2 807 925	4 119 223	10 468 338	21 182 124	0	6 875 000	46 952 610
REPARTITION	3,2%	6,0%	8,8%	22,3%	45,1%	0,0%	14,6%	100,0%
1995	0	0	1 032 500	41 541 970	15 989 350	0	20 710 000	79 273 820
REPARTITION	0,0%	0,0%	1,3%	52,4%	20,2%	0,0%	26,1%	100,0%
1996	0	5 500 000	3 350 000	3 502 000	17 267 435	0	40 773 100	70 392 535
REPARTITION	0,0%	7,8%	4,8%	5,0%	24,5%	0,0%	57,9%	100,0%
1997								
REPARTITION	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	14,7%	0,0%	81,1%	100,0%
1998	0	0	0	15 000 000	0	0	0	15 000 000

REPARTITION	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
1999 (au 1er août)	0	3 144 527	1 748 756	10 864 836	3 943 781	0	14 910 697	34 612 597
REPARTITION	0,0%	9,1%	5,1%	31,4%	11,4%	0,0%	43,1%	100,0%
depuis 1986	16 304 492	60 865 884	77 118 121	180 231 063	169 533 282	8 505 192	306 697 747	819 247 629
REPARTITION	2,0%	7,4%	9,4%	22,0%	20,7%	1,0%	37,4%	100,0%

CONTRATS DE MODERNISATION AVEC LES DEPARTEMENTS								
AIDE DE L'ETAT DEPUIS 1986 RÉSEAUX DÉPARTEMENTAUX								
Année budgétaire	MONTANT DE LA SUBVENTION (en francs courants): chapitre 63-41 article 40							
	AIDES A LA GESTION ET REGULATION	BILLETTERIE/ MONETIQUE	PROMOTION/ INFORMATION ETUDES	GARES ROUTIERES	POINTS D'ARRETS ET ABRIBUS	INFORMATISATION ET TABLEAU DE BORD	RENOUVELLEMENT ET MODERNISATION DU PARC	TOTAL
1986/1987	1 600 000	5 925 000	7 220 000	6 940 000	10 450 000	800 000	26 170 000	59 105 000
REPARTITION	2,7%	10,0%	12,2%	11,7%	17,7%	1,4%	44,3%	100,0%
1988	1 734 000	3 758 000	2 113 000	15 542 000	10 112 000	879 000	10 795 000	44 933 000
REPARTITION	3,9%	8,4%	4,7%	34,6%	22,5%	2,0%	24,0%	100,0%
1989	73 290	2 894 572	2 161 290	3 873 500	3 898 720	387 200	9 870 000	23 158 572
REPARTITION	0,3%	12,5%	9,3%	16,7%	16,8%	1,7%	42,6%	100,0%
1990		226 500	2 313 370	1 045 000	2 967 000	463 500	7 365 000	14 380 370
REPARTITION		1,7%	9,8%	7,8%	22,2%	3,5%	55,0%	100,0%
1991	600 000	2 570 000	2 101 000	1 680 000	1 380 000	60 000	10 345 000	18 736 000
REPARTITION	3,2%	13,7%	11,2%	9,0%	7,4%	0,3%	55,2%	100,0%
1992	0	0	6 621 515	180 000	90 000	0	230 000	7 121 515
REPARTITION	0,0%	0,0%	93,0%	2,5%	1,3%	0,0%	3,2%	100,0%
1993	0	0	747 200	1 074 800	3 103 500	0	135 000	5 060 500
REPARTITION	0,0%	0,0%	14,8%	21,2%	61,3%	0,0%	2,7%	100,0%
1994	450 000	842 377	2 094 999	3 035 701	5 904 636	0	2 055 974	14 383 687
REPARTITION	3,1%	5,9%	14,6%	21,1%	41,1%	0,0%	14,3%	100,0%
1995	0	0	267 000	13 421 441	3 177 925	0	6 213 000	23 079 366
REPARTITION	0,0%	0,0%	1,2%	58,2%	13,8%	0,0%	26,9%	100,0%
1996	0	1 530 000	1 145 000	1 050 600	4 600 330	0	12 231 930	20 557 860
REPARTITION								
1997								
REPARTITION	2,9%	0,0%	0,0%	0,0%	14,9%	0,0%	82,2%	100,0%
1998	0	0	0	4 600 000	0	0	0	4 600 000
REPARTITION	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

1999 (au 1er août)	0	838 358	424 378	2 603 906	1 183 055	0	4 473 209	9 522 906
REPARTITION	0,0%	8,8%	4,5%	27,3%	12,4%	0,0%	47,0%	100,0%
depuis 1986	4 601 290	18 584 807	27 208 752	55 046 948	47 611 166	2 589 700	93 992 973	249 635 636
REPARTITION	1,8%	7,4%	10,9%	22,1%	19,1%	1,0%	37,7%	100,0%

II. LES TRANSPORTS URBAINS

Pour traduire les priorités de l'Etat dans les décisions d'attribution des subventions aux collectivités locales, des circulaires de 1994 ont institué une modulation des taux (de 20 à 50 %) privilégiant notamment le partage de la voirie de surface, l'aménagement des pôles d'échange, l'amélioration de l'accessibilité et de lisibilité du service public ainsi que le renforcement de la sécurité et de la surveillance sur les réseaux des transports urbains.

Une circulaire de la Direction des Transports terrestres du 5 mars 1998 a, d'autre part, précisé les conditions d'attribution des subventions à l'acquisition d'équipements concourant à renforcer la sécurité, les moyens de surveillance et la présence humaine dans les réseaux de transports collectifs.

Les subventions de l'Etat en la matière sont mises en place dans le cadre de contrats locaux de sécurité institués par la circulaire du 28 octobre 1997 des Ministres de l'Intérieur, de la Défense et des Affaires Sociales.

Pour l'ensemble des opérations précitées les imputations budgétaires relèvent du titre VI chapitre 63-41. On distinguera :

- a) les subventions aux infrastructures de transports en site propre ;
- b) les aides aux études et programmes d'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains, contrats de modernisation Etat/Collectivité, ainsi que les aides visant à améliorer la sécurité dans les réseaux.

Dans la première catégorie, les opérations qui ont été subventionnées ou qui devraient bénéficier d'une ouverture d'autorisation de programme d'ici la fin du présent exercice sont les suivantes :

- Lyon, Métro, Prolongement Sud De La Ligne B
- Rouen, tramway, prolongement de Sotteville-lès-Rouen à Saint-Etienne du Rouvray
- Rennes, VAL
- Montpellier, tramway première ligne
- Nantes, tramway ligne 3 nord 1^{ÈRE} phase, et prolongement tramway ligne 1 ouest
- Orléans, tramway ligne 1

- Strasbourg, tramway ligne B

Une autorisation de programme d'un montant de 142 millions de francs a été ouverte au titre du présent exercice 1999.

- Saint-Denis de La Réunion, site propre bus
- Lyon, tramway lignes 1 et 2 (1^{ère} phase)
- Nice, site propre bus, tranche 1999
- Nancy, 1^{ère} ligne de site propre routier guidé
- Rouen, transport est-ouest rouennais (teor)
- Maubeuge, site propre bus
- Bordeaux, tramway 1^{ère} et 2^{ème} phase

Pour 2000, les opérations susceptibles de bénéficier de l'aide de l'Etat sont les suivantes :

1 - Poursuite des opérations en cours (au 1^{er} août 1999).

- **Lille** : VAL, ligne 2, Lille-Roubaix-Tourcoing,
- **Lyon** : métro, prolongement sud de la ligne B à Gerland,
- **Rennes** : VAL,
- **Rennes** : site propre bus est-ouest,
- **Montpellier** : tramway,
- **Grenoble** : tramway, extension de la ligne B,
- **Nantes** : tramway, ligne 3 nord, première phase et prolongement ligne 1 ouest
- **Orléans** : tramway,
- **Strasbourg** : tramway, ligne B,
- **Saint-Denis de la Réunion** : site propre bus,
- **Lyon** : tramway, lignes 1 et 2, première phase,

– **Nancy** : transport collectif guidé routier en site propre (TVR), première ligne.

2 - Opérations à engager d'ici la fin de l'exercice 1999 ou en 2000.

– **Rouen** : site propre bus est-ouest,

– **Maubeuge** : site propre bus,

– **Bordeaux** : tramway, première et deuxième phase,

– **Caen** : transport collectif guidé routier en site propre (TVR),

– **Valenciennes** : tramway,

Les subventions de l'Etat pour les études et programmes d'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains sont attribuées, quant à elles, aux autorités organisatrices de transports urbains dans le cadre des contrats de modernisation pluriannuels en application de la circulaire de la Direction des transports terrestres du 21.12.94 relative aux aides de l'Etat aux transports collectifs de province.

Cette politique contractuelle en faveur de la modernisation des réseaux urbains de transport collectif inclut notamment le soutien des réseaux de villes moyennes, la réalisation des axes lourds pour autobus, et l'amélioration de l'accessibilité à la ville pour tous.

L'Etat dans le cadre des contrats de modernisation signés avec les autorités organisatrices apporte son aide aux études et à la réalisation d'investissements permettant d'améliorer les conditions d'exploitation du réseau et le niveau du service offert à l'utilisateur.

Pour 2000, la dotation budgétaire proposée est de 55 millions de francs (contre 45 millions de francs l'année dernière), destinée à financer de nouveaux contrats de modernisation, les aides aux collectivités pour les équipements de sécurité ainsi que la poursuite des études de déplacements (PDU, ...).

*

* *

Alors que son rapporteur pour avis lui proposait de s'en remettre à la sagesse du Sénat, la Commission des Affaires économiques a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits consacrés aux transports terrestres, inscrits dans le projet de loi de finances pour 2000.