

N° 92

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991 - 1992

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

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

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

Par M. Roger CHINAUD,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 22

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

II.- Transports :

1. - Transports terrestres

Rapporteur spécial : M. Jean-Pierre MASSERET

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Geoffroy de Montalembert, vice-président d'honneur ; Tony Larue, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clouet, vice-présidents ; Maurice Blin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vizet, secrétaires ; Roger Chinaud, rapporteur général ; Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Ballayer, Bernard Barbier, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulette Fost, MM. Henri Gœtschy, Yves Guéna, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, René Monory, Michel Moreigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, René Regnault, Roger Romani, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

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

Sénat : 91 (1991-1992).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
PRINCIPALES OBSERVATIONS	7
EXAMEN EN COMMISSION	9
CHAPITRE I - PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	11
1. Les dépenses ordinaires	12
2. Les dépenses en capital	15
CHAPITRE II - LA S.N.C.F.	17
1. Les concours de l'Etat à la S.N.C.F.	17
2. L'évolution de la situation de la S.N.C.F.	20
3. Les investissements de la S.N.C.F.	24
4. Les efforts de la S.N.C.F. en faveur de l'amélioration de la sécurité	34
CHAPITRE III - LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE	37
1. Les contributions de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs de la région parisienne	38
2. Les subventions de l'Etat aux investissements destinés au développement des infrastructures de transport collectif en région parisienne	40
3. L'évolution de la situation de la R.A.T.P.	42

	<u>Pages</u>
CHAPITRE IV - LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE	45
1. La réalisation des métros et tramways de province	46
2. L'action en faveur de l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains	47
3. Les aides aux transports collectifs interurbains	48
 CHAPITRE V - LA DESSERTÉ DE LA CORSE	 51
1. Les liaisons maritimes	52
2. Les lignes aériennes	54
3. Les perspectives pour 1992	55

AVANT-PROPOS

Le budget de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer comprend cinq sections.

La deuxième section regroupe les crédits afférents aux transports terrestres, aux routes, à la sécurité routière, au transport aérien et à l'espace. Chacun de ces domaines fait l'objet d'une sous-section particulière.

Le présent rapport traite de la première sous-section, relative aux transports terrestres et intègre les crédits concernant les actions suivantes :

- **desserte de la Corse et actions de recherche et de promotion dans les transports,**
- **transports collectifs urbains,**
- **transports collectifs interurbains,**
- **organisation des transports de marchandises,**
- **concours de l'Etat aux régimes sociaux et à l'assainissement financier de la S.N.C.F.,**
- **transports ferroviaires : contributions à répartir au titre du contrat de plan Etat-S.N.C.F.,**
- **réalisation et entretien d'infrastructures ferroviaires.**

Les crédits affectés aux voies navigables et à la batellerie font l'objet d'un rapport spécifique.

PRINCIPALES OBSERVATIONS

1. La progression globale du budget des transports terrestres (+ 3,7 %) s'inscrit dans la moyenne de la progression des budgets civils de l'Etat (+ 3,4 %).

Avec des concours financiers s'élevant à un montant total de plus de 37 milliards de francs, ce budget traduit la mise en oeuvre du contrat de plan signé au mois de mars 1990 entre l'Etat et la S.N.C.F.

2. Dans un contexte marqué par la rigueur budgétaire, un effort substantiel est consenti par l'Etat en faveur du développement de nouvelles infrastructures de transport.

En particulier, l'augmentation des subventions aux aménagements d'infrastructures en Ile-de-France permettra de faire face à l'augmentation du trafic et à la surcharge de certaines liaisons.

L'accélération du programme d'investissement en province marque également la volonté de l'Etat d'agir en faveur de l'amélioration et du développement des transports collectifs.

3. L'année 1991 a été marquée par l'adoption du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, qui a été arrêté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T.) du 14 mai 1991.

Ce schéma comporte 16 projets de lignes nouvelles constituées en un réseau de 4.700 km interconnecté en Ile-de-France. Au terme de la réalisation de ces liaisons, les grandes métropoles régionales se trouveront toutes à des temps de parcours compris entre 1 h et 3 h 14 de Paris.

Le coût financier global est évalué à 210 milliards de francs, dont 30 milliards de francs pour le matériel roulant. Cependant aucun échéancier n'est encore prévu, et la clé de financement des différents projets reste à déterminer.

Les perspectives de progression des travaux sur les 560 km de lignes nouvelles en cours de construction sont actuellement les suivantes :

- **mise en service du T.G.V. Nord et du lien fixe Trans-Manche en 1993 ;**
- **ouverture progressive du prolongement du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence entre 1992 et 1994 ;**
- **réalisation de l'interconnexion des T.G.V. en région Ile-de-France en 1994.**

Par ailleurs, le C.I.A.T. a décidé d'engager les études préalables aux déclarations d'utilité publique du T.G.V. Méditerranée et du T.G.V. Est. Les modalités de financement du projet de T.G.V. Est, dont la charge ne peut être assurée par la S.N.C.F. seule, compte tenu de l'insuffisante rentabilité de la liaison, font l'objet d'une étude spécifique confiée à M. Philippe Essig, qui remettra son rapport au printemps prochain.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du mardi 12 novembre 1991, la commission a procédé à l'examen des crédits de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace (II. Transports - 1. Transports terrestres) pour 1992, sur le rapport de M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a tout d'abord indiqué qu'avec une progression de 3,7 % en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1991, l'évolution du budget des transports terrestres s'inscrivait dans la moyenne de l'évolution des budgets civils de l'Etat.

Concernant les concours de l'Etat à la S.N.C.F. qui, s'élevant à plus de 37 milliards de francs, constituent l'essentiel de ce budget, il a remarqué qu'ils correspondaient à l'application exacte des engagements souscrits par l'Etat dans le cadre du contrat de plan couvrant la période 1990-1994.

Abordant la contribution de l'Etat à l'assainissement de la situation financière de la S.N.C.F., il a fait part de sa préoccupation concernant le poids de l'endettement de la société nationale et la dégradation de ses recettes d'exploitation en 1991. La diminution du trafic enregistrée depuis le début de l'année a en effet conduit la S.N.C.F. à établir un plan d'économies pour sauvegarder l'équilibre de son budget.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a ensuite évoqué les perspectives de réalisation du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse et les difficultés de conciliation des contraintes de rentabilité et des préoccupations d'aménagement du territoire dans ce domaine. Il a par ailleurs souligné les succès obtenus par le T.G.V. français à l'exportation, ainsi que les efforts constants déployés par la S.N.C.F. en vue de l'obtention d'un niveau de sécurité toujours plus élevé.

Concernant les concours de l'Etat aux transports collectifs en Ile-de-France, le rapporteur spécial, après avoir constaté la stabilisation de la contribution de l'Etat au fonctionnement de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.-banlieue, s'est félicité de l'accroissement des subventions d'investissement, qui atteint près de 50 % en autorisations de programme.

Il a enfin noté la progression des subventions destinées à l'aménagement d'infrastructures de transports collectifs urbains en province, ainsi que celle des crédits relatifs à la desserte de la Corse.

Après cette présentation, M. Philippe Adnot a souhaité obtenir des précisions quant aux investissements prévus par la S.N.C.F. pour l'électrification, M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a répondu que la S.N.C.F. veillait à ne pas consacrer exclusivement son effort d'investissement au T.G.V., afin d'éviter la mise en place d'un service public «à deux vitesses».

M. Christian Poncelet, président, a, pour sa part, regretté la remise en cause des financements proposés par les collectivités locales en vue de la réalisation du projet de T.G.V.-Est.

Sur la proposition de son rapporteur spécial, la commission a alors décidé de laisser les crédits de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace (II. Transports - 1. - Transports terrestres) pour 1992 à l'appréciation du Sénat.

CHAPITRE I

PRESENTATION GENERALE

DES CREDITS

Les moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement) demandés pour les transports terrestres (hors voies navigables) en 1992 atteignent près de 44,3 milliards de francs, en augmentation de 3,7 % en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1991.

Cependant, compte tenu d'une hypothèse de hausse des prix de 2,8 %, ces crédits connaissent une quasi-stagnation en francs constants (+0,9 %).

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

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 1991	Crédits demandés pour 1992	Evolution 1992/1991 (en %)
Dépenses ordinaires (D.O.)			
Titre III : moyens des services	11,48	12,27	+ 6,9
Titre IV : interventions publiques	41.546,11	42.891,60	+ 3,2
Total dépenses ordinaires	41.558,39	42.903,87	+ 3,2
Dépenses en capital			
Crédits de paiement (C.P.)	1.151,59	1.392,23	+ 20,9
Autorisations de programme (A.P.)	1.316,38	1.439,42	+ 9,3
Total des moyens de paiement (D.O. + C.P.)	42.709,98	44.296,10	+ 3,7
Total des moyens d'engagement (D.O. + A.P.)	42.874,77	44.343,29	+ 3,4

1. Les dépenses ordinaires

Les moyens des services (Titre III), peu importants au sein de ce budget, s'élèvent à 12,27 millions de francs en 1992, en progression de 6,9 % par rapport à 1991. Cette évolution s'explique essentiellement par une mesure nouvelle de 0,8 million de francs tendant à l'ajustement des crédits destinés à assurer le fonctionnement et la maintenance des appareils et des véhicules de contrôle des transports routiers.

Les interventions publiques (Titre IV), représentent 96,8 % du budget total. Elles sont en augmentation de 3,2 % par rapport à 1991 et s'élèvent à 42,89 milliards de francs.

Le tableau suivant donne la répartition de ces crédits d'interventions et leur évolution par rapport à 1991 :

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 1991	Crédits demandés pour 1992	Evolution 1992/1991 (en %)
Actions de promotion dans les transports	1,70	--	n.s.
Corse : dotation de continuité territoriale	700,00	824,93	+ 17,8
Transports de voyageurs à courte distance	3.972,34	4.072,33	+ 2,5
Concours au service annexe d'amortissement de la dette de la S.N.C.F.	4.027,46	4.144,30	+ 2,9
Contributions de l'Etat aux charges d'infrastructures de la S.N.C.F.	10.734,52	11.184,90	+ 4,2
Contributions de l'Etat aux transports collectifs arisiens	5.175,50	5.219,60	+ 0,9
Compensation pour tarifs sociaux	1.773,11	1.822,14	+ 2,8
Charges de retraite de la S.N.C.F.	14.208,00	14.763,00	+ 3,9
Régimes sociaux particuliers	954,28	950,40	- 0,4
TOTAL	41.546,91	42.981,60	+ 3,2

a) Les contributions de l'Etat à la S.N.C.F. relatives au réseau principal

Les concours de l'Etat à la S.N.C.F. destinés au fonctionnement du réseau principal correspondent à l'application exacte du contrat de plan pour la période 1990-1994, conclu entre l'Etat et la S.N.C.F. le 14 mars 1990.

Ces crédits s'élèvent à 35,9 milliards de francs en 1992, en augmentation de 3,4 % par rapport à 1991.

Au titre de la compensation du coût des missions de service public, on trouve notamment :

- une contribution à l'exploitation des services de voyageurs d'intérêt régional (4 milliards de francs en 1992) ;
- une contribution aux tarifs sociaux de voyageurs destinée à compenser l'incidence de ces tarifs sur le résultat de l'entreprise (1,8 milliard de francs en 1992).

Au titre de l'harmonisation des conditions de concurrence avec les autres moyens de transport, sont inscrits des crédits atteignant 25,9 milliards de francs en 1992, qui comprennent :

- une contribution aux charges d'infrastructure qui harmonise les conditions d'usage des infrastructures entre les différents modes de transport (11,2 milliards) ;
- une contribution aux charges de retraite, qui permet à la S.N.C.F. de supporter une charge calculée sur la base du même taux de cotisation que celui en vigueur dans les autres entreprises de transport (14,7 milliards).

Enfin, la contribution de l'Etat à l'assainissement de la situation financière de la S.N.C.F. s'élève à 4,1 milliards de francs en 1992. Cette contribution est versée au service annexe d'amortissement de la dette créé à compter du 1er janvier 1991.

b) La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens

La contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs parisiens s'élève à 5,2 milliards de francs en 1992, en quasi-stabilité (+ 0,9 %) par rapport à 1991.

Les indemnités compensatrices versées à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue représentent, avec près de 5 milliards de francs en 1992, 95 % du total. Ces indemnités, destinées à compenser l'écart entre les tarifs fixés par les pouvoirs publics et le prix de revient du transport, sont maintenues quasiment à leur niveau de 1991.

Les crédits destinés à compenser les réductions de tarifs sont en légère diminution pour la R.A.T.P. mais progressent de 15,5 % pour la S.N.C.F., s'élevant respectivement à 114,1 et 121,3 millions de francs.

c) Les autres crédits d'intervention

- Les crédits relatifs à la desserte de la Corse augmentent de 17,8 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1991, passant de 700 millions de francs à 824,93 millions. Cette progression résulte de l'ajustement de la dotation de continuité territoriale, conformément à l'article 78-V de la loi n° 91-428 du 23 mai 1991 portant statut de la collectivité territoriale de Corse.

- Les crédits affectés aux régimes sociaux particuliers diminuent de 0,4 %, passant de 954,28 à 950,40 millions de francs, en raison de la baisse du montant des retraites destinées aux anciens agents des services publics d'Afrique du Nord et d'Outre-Mer.

- Enfin, la subvention à l'Association pour la formation professionnelle dans les transports, qui s'élevait à 1,7 millions de francs en 1991 (chapitre intitulé : "Actions de promotion dans le domaine des transports") est supprimée en 1992 en raison de la majoration, intervenue en 1991, des taux plafonds de la taxe parafiscale qui lui est affectée.

2. Les dépenses en capital

Les crédits de paiement demandés pour 1992 s'élèvent à 1.392,23 millions de francs, en augmentation de 20,9 % par rapport à 1991. Les autorisations de programme progressent également (+ 9,3 %) et atteignent 1.439,42 millions de francs.

Les subventions d'investissement aux transports collectifs en Ile-de-France augmentent de près de 50 % en autorisations de programme et atteignent 500,98 millions de francs. Ce concours de l'Etat s'inscrit dans le cadre du contrat de plan Etat-région Ile-de-France conclu en mai 1989. Il permettra en 1992 la poursuite des travaux concernant les prolongements de la ligne de métro n° 1 jusqu'à la Défense et de la ligne A du RER vers Chessy et Cergy-le-Haut, le tramway Saint-Denis-Bobigny, le Trans-Val-de-Marne ainsi que le lancement des travaux relatifs aux opérations suivantes : liaison Météor (Gare de Lyon-Tolbiac et Madeleine-Gare de Lyon), liaison Eole (Gare de l'Est-Gare Saint-Lazare), ligne D du RER, ligne Issy-La Défense.

Les subventions destinées à l'aménagement d'infrastructures de transports collectifs urbains en province s'élèvent à 480 millions de francs en autorisations de programme pour 1992, ce qui représente une progression de 6,7 % par rapport à 1991. Elles concernent notamment les métros de Lyon et de Marseille ainsi que les tramways de Lille, Nantes, Saint-Etienne, Rouen et Strasbourg.

Par ailleurs, toujours en autorisations de programme, 20 millions de francs sont prévus pour des actions de modernisation des transports urbains de province, dans le cadre des contrats pluriannuels de modernisation et 41 millions sont affectés aux transports collectifs interurbains.

Les subventions d'investissement versées à la S.N.C.F. subissent une réduction de près de 20 % en autorisations de programme, avec un montant prévu de 243 millions pour 1992. Elles seront employées à l'achèvement du plan ferroviaire breton, à l'électrification des lignes Nantes-Caen-Cherbourg et François-Saint-Amour, à la mise au gabarit de la ligne Paris-Le Havre et à des opérations diverses dans le Nord-Pas-de-Calais.

Les aides au développement de la productivité des transports de marchandises, consacrées notamment aux transports combinés de la S.N.C.F., sont également en diminution, avec 49 millions de francs d'autorisations de programme.

Enfin, pour les études, recherches, développement et expérimentations dans le domaine des transports terrestres, 101,83 millions de francs d'autorisations de programme sont demandées pour 1992, en progression de 15,8 %, dont 97,63 millions au titre du PREDIT (Programme de Recherche et Développement pour l'Innovation et la Technologie dans les Transports terrestres).

CHAPITRE II

LA S.N.C.F.

S'élevant à un montant global de plus de 37 milliards de francs en 1992, la contribution de l'Etat à la S.N.C.F. représente la principale masse du budget des transports terrestres, soit 84 % du total des crédits.

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

1. Les concours de l'Etat à la S.N.C.F.

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

- une contribution versée par le ministère de la Défense pour le transport des militaires,

- une compensation versée par le ministère de la Justice pour le transport des détenus et de leurs escortes,

- et une compensation versée par les Services du Premier ministre pour le transport de la presse.

CONCOURS DE L'ÉTAT À LA S.N.C.F.

(en millions de francs)

	1991	1992	Evolution en %
Compensation des missions de service public :			
- Contribution aux lignes maintenues pour la Défense	7,21	6,99	- 3,1
- Transports de voyageurs :			
. contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional	3.912,27	4.012,26	+ 2,6
. organisation de dessertes à courte distance	60,07	60,07	-
- Compensation pour tarifs sociaux	1.763,11	1.812,14	+ 2,8
- Banlieue parisienne :			
. indemnité compensatrice	756,00	758,00	+ 0,3
. réductions de tarifs	105,00	121,30	+ 15,5
Harmonisation des conditions de concurrence :			
- Contribution aux charges d'infrastructures	10.734,52	11.184,90	+ 4,2
- Contribution aux charges de retraite	14.208,00	14.673,00	+ 3,3
Concours au service annexe d'amortissement de la dette	4.027,46	4.144,30	+ 2,9
Subventions d'investissement (CP) :			
. réseau principal	300,00	243,00	- 19,0
. banlieue parisienne	89,30	203,40	+ 127,8
TOTAL	35.962,94	37.219,36	+ 3,5

Le montant total de ces concours s'élève à 37,2 milliards de francs, en augmentation de 3,5 % par rapport à 1991. Ils concernent, pour l'essentiel, à hauteur de 36,1 milliards, le réseau

principal ; le reliquat, soit un peu plus d'un milliard de francs, étant affecté au réseau de la banlieue parisienne.

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

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

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

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

- d'une contribution à l'exploitation des services régionaux de transports de voyageurs d'un montant de 4 milliards de francs en 1992 ;

- d'une compensation au titre des tarifs sociaux d'un montant de 1,8 milliard de francs en 1992 ;

- et d'une contribution à l'équilibre des comptes de l'activité du transport de voyageurs dans la région parisienne comprenant l'indemnité compensatrice S.N.C.F. et la compensation pour les réductions de tarifs accordées sur le réseau banlieue (ces dernières enregistrent, en 1992, une croissance de 15,5 % qui est liée à l'extension de la zone de tarification "carte orange" à l'ensemble de la région parisienne).

L'harmonisation des conditions de concurrence justifie, pour sa part, le versement par l'Etat d'une contribution aux charges d'infrastructures tendant à tenir compte des responsabilités spécifiques confiées à la S.N.C.F. en matière d'infrastructures, d'un montant de 11 milliards de francs en 1992, et d'une contribution aux charges de retraite, sur la base d'un taux de cotisation normalisé de la S.N.C.F. de 36 %.

Le montant très élevé de cette dernière contribution (14,7 milliards de francs en 1992) s'explique essentiellement par le déséquilibre démographique du régime de retraite de la S.N.C.F., pour lequel les versements des cotisants ne représentent que 32 % des ressources en 1991 contre environ 87 % pour le régime général, ainsi que par les conditions particulièrement favorables accordées aux cheminots en matière de retraite : départ à l'âge de 55 ans et même de

50 ans pour les agents de conduite, droit à une pension proportionnelle pour les agents comptant au moins 15 ans de service, calcul de la pension sur la base de la rémunération perçue au cours des six derniers mois d'activité....

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

2. L'évolution de la situation de la S.N.C.F.

La situation financière de la S.N.C.F. est actuellement en dégradation, ce qui s'explique par l'évolution défavorable du trafic au cours de la période récente.

a) Le fléchissement du trafic ferroviaire

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

	1989	1990	1990/1989 en %	1er semestre		
				1990	1991	1991/1990 en %
TRAFIC VOYAGEURS (en vk)						
Réseau principal	54,25	53,77	- 0,9	27,05	25,88	- 4,4
Banlieue parisienne	9,78	9,97	1,9	5,19	5,14	- 1,0
TOTAL	64,03	63,74	- 0,5	32,24	30,99	- 3,9
TRAFIC FRET (en tkm)						
Trafic wagons	51,56	49,68	- 3,6	25,98	25,18	- 3,1
Autres trafics	1,71	1,85	8,2	0,92	1,04	13,0
TOTAL	53,27	51,53	- 3,3	26,90	26,22	- 2,5

Le trafic ferroviaire, comme celui des autres modes de transport, a été affecté, en 1990 et en 1991, par une conjoncture économique difficile, à laquelle sont venues se superposer les répercussions de la Guerre du Golfe.

Cette évolution a concerné le trafic de voyageurs aussi bien que le trafic de marchandises.

• Le trafic de voyageurs

Alors qu'il avait connu une progression au cours des années précédentes, le trafic de voyageurs sur le réseau principal a enregistré une baisse de 0,9 % entre 1989 et 1990. Cette tendance s'est accentuée au premier semestre de l'année 1991, avec une réduction de 4,4 % par rapport au premier semestre 1990. Le trafic de la banlieue parisienne a également été affecté au début de l'année 1991 (- 1 %).

L'évolution défavorable du trafic a concerné l'ensemble du réseau, y compris le TGV Sud-Est, à l'exception notable du TGV-Atlantique dont la mise en service est encore récente.

• Le trafic des marchandises

Après un redressement en 1988 et 1989, le trafic de marchandises s'est également orienté à la baisse en 1990 et 1991. Le

trafic de fret proprement dit (wagons) s'est élevé à 49,7 milliards de tonnes-kilomètres en 1990, en régression de 3,6 % par rapport à 1989.

En dehors des conséquences conjoncturelles du ralentissement de l'activité économique, on observe sur une longue période, une tendance continue au déclin de la part relative du trafic ferroviaire au sein du trafic total de marchandises, au profit du transport routier, comme l'illustre le tableau ci-après.

	1981	1985	1986	1987	1988	1989	1990
<u>1) Trafic en milliards de t-km</u>							
Route	87.5	83.3	87.3	94.4	106.8	112.4	114.2
Fer	59.6	54.2	50.1	49.8	50.7	51.5	49.7
Voies d'eau	11.1	8.4	7.8	7.4	7.1	7.3	7.6
TOTAL.....	158.2	145.9	145.2	151.6	164.6	171.2	171.5

2) Parts modales en %

Route	55.3	57.1	60.1	62.3	64.9	65.7	66.6
Fer	37.7	37.1	34.5	32.8	30.8	30.1	29.0
Voie d'eau	7.0	5.8	5.4	4.9	4.3	4.2	4.4
TOTAL.....	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

b) La dégradation de la situation financière de la S.N.C.F.

• L'exercice 1990 s'est soldé par un résultat net comptable bénéficiaire de 17 millions de francs. La S.N.C.F. a donc renoué avec l'équilibre financier pour la deuxième année consécutive. L'objectif essentiel du contrat de plan pour la période 1990-1994, à savoir le maintien de l'équilibre des comptes de l'exploitation, a ainsi pu être atteint. L'objectif d'obtention d'un taux d'autofinancement des investissements supérieur à 20 % a également été atteint ; ce taux s'est en effet élevé à 21,35 % en 1992.

Cependant, le résultat net obtenu en 1990 est en régression sensible par rapport à celui de l'exercice précédent, qui s'était élevé à 138 millions de francs. Sous l'effet du ralentissement de la conjoncture économique, le chiffre d'affaires n'a progressé que de 2,6 % par rapport à 1989, alors que, dans le même temps, les charges d'exploitation se sont alourdies de 4,4 %. D'autre part, l'augmentation

des charges financières, due à la progression conjointe du volume de l'endettement et des taux d'intérêt, a entraîné une détérioration du résultat financier qui n'a pu être compensée que par l'accroissement notable des produits de cession résultant de la gestion du patrimoine immobilier.

• La situation s'est nettement dégradée au cours de l'exercice 1991.

En effet, la baisse du trafic a provoqué une chute des recettes d'exploitation de 5,3 % au cours des sept premiers mois de l'année et a conduit la S.N.C.F. à établir de nouvelles prévisions de recettes en recul de près de 800 millions de francs par rapport à l'estimation du budget initial.

Pour tenter de sauvegarder l'équilibre financier, la S.N.C.F. a été contrainte de mettre en place un plan d'économies portant sur un milliard de francs de dépenses, dont 600 millions sur le budget d'exploitation.

Ce plan consiste tout d'abord à adapter les moyens aux besoins du trafic, grâce à des suppressions ou des regroupements de trains sur les lignes existantes : une réduction des parcours portant sur 2,64 millions de trains-kilomètres pour les marchandises et 1,5 million de trains-kilomètres pour les voyageurs a ainsi été prévue.

D'autre part, une diminution supplémentaire des effectifs a été décidée. La réduction globale des effectifs en 1991 devrait être supérieure à 3.500 salariés ; pour 1992, une diminution des effectifs de l'ordre de 4.800 personnes est envisagée.

Des économies ont également été réalisées sur les dépenses de fonctionnement.

Enfin, un montant de 400 millions de francs d'investissement seront différés, ce qui devrait se traduire par un report de la mise en service de la ligne nouvelle d'interconnexion des TGV en région parisienne (tronçon Créteil-Valenton).

En dépit de ces mesures, il n'est pas certain que la S.N.C.F. puisse maintenir l'équilibre de ses comptes d'exploitation. Le budget révisé pour 1991 prévoit en effet une situation déficitaire de 196 millions de francs et le projet de budget pour 1992, actuellement en préparation, envisage un déficit s'élevant à 778 millions de francs.

c) Un endettement particulièrement lourd

Le montant de l'encours de la dette à long terme de la S.N.C.F., qui distingue désormais son endettement propre de celui du service annexe de la dette, s'élevait au 30 juin 1991 à :

- 75,3 milliards de francs, dont 43,1 milliards d'endettement domestique et 32,2 milliards d'endettement extérieur, en ce qui concerne l'exploitation ;

- et 37,1 milliards de francs, dont 22,7 milliards d'endettement domestique et 16,3 milliards d'endettement extérieur, en ce qui concerne le service annexe d'amortissement de la dette.

Le volume total de l'endettement de la S.N.C.F. atteignait donc 112,4 milliards de francs, dont environ 27 % en devises étrangères.

Cette situation a pour conséquence d'obérer les comptes de l'entreprise nationale de charges financières particulièrement élevées. La charge de la dette s'est en effet élevée à 9,5 milliards de francs en 1989 et 10,3 milliards de francs en 1990.

3. Les investissements de la S.N.C.F.

En 1990, les investissements réalisés par la S.N.C.F. sur le réseau principal ont atteint un montant de 18,7 milliards de francs en crédits de paiement, dont 5,4 milliards au profit du réseau classique.

Le programme prévu pour 1991, avant les mesures d'économie arrêtées en cours d'année, s'élevait à 22,4 milliards de francs, en progression de 17,6 % par rapport à 1990.

Le projet établi par la S.N.C.F. pour 1992 représente une enveloppe globale de 24,1 milliards de francs, soit une augmentation de 7,6 % par rapport au programme initialement prévu pour 1991.

Les deux tableaux figurant ci-après donnent la décomposition chiffrée du programme d'investissements sur le réseau principal pour 1991 et 1992.

BUDGET 1991 - RESEAU PRINCIPAL

Propositions de la SNCF

Par rapport à ces propositions, le Conseil de Direction du FDES a décidé un abattement global de 266 MF.

MF CE 1991	Crédits de paiement
RESEAU CLASSIQUE	
- Matériel roulant	1610
- Mobilier-outillage	472
- Participations financières	62
- Installations fixes	3603
dont électrifications contrat (1)	(198)
St-Brieuc - Brest	-
Rennes - Quimper	(187)
Moret - Clermont-Ferrand	(11)
Total Réseau classique	5747
GROSSES OPERATIONS PERIODIQUES (GOP)	1718
TGV ATLANTIQUE	
- Infrastructures	75
- Rames	575
Total TGV Atlantique	650
TGV NORD ET INTERCONNEXION	
- Infrastructures TGV-NORD	5250
- Infrastructures Interconnexion	1850
- Rames Transmanche	375
- Rames "Réseau" pour TGV-NORD et Interc.	1740
- Rames PBKA	50
Total TGV Nord	9265
CONTOURNEMENT EST DE LYON ET FORCEMENT S.E	
- Infrastructures	2237
- Rames de forçement Sud-Est	260
Total Sud-Est	2497
TUNNEL SOUS LA MANCHE	
- Installations terminales	182
TOTAL	20059
Opérations financées sur ressources affectées ou concours de tiers	2384 (2)
- dont électrifications part Etat (3)	(99)
TOTAL GENERAL	22443

(1) Part SNCF du financement seulement.

(2) Dont 365 MF de travaux prévus en 1991, couverts par subventions des collectivités régionales au titre de Poitiers - La Rochelle (79 MF) et Paris - Caen - Cherbourg (305 MF), et par portage pour l'électrification Poitiers - La Rochelle (181 MF).

Dont 332 MF de travaux prévus en 1991, couverts par subventions de l'Etat et des collectivités régionales au titre des opérations d'accompagnement du TGV-NORD et du surcoût de la traversée de Lille par le TGV-NORD.

(3) Electrification du Plan ferroviaire Breton (94 MF) et électrification Paris - Clermont-ferrand (5 MF).

AVANT-PROJET DE BUDGET 1992 - RESEAU PRINCIPAL

MF CE 1992	Crédits de paiement
RESEAU CLASSIQUE	
- Matériel roulant	1800
- Mobilier-outillage	420
- Participations financières	62
- Installations fixes	1939
dont électrifications contrat (1)	
Rennes - Quimper	<u>(234)</u>
Total Réseau classique	6221
GROSSES OPERATIONS PERIODIQUES (GOP)	1766
TGV ATLANTIQUE	
- Infrastructures	0
- Rames	<u>10</u>
Total TGV Atlantique	10
TGV NORD ET INTERCONNEXION	
- Infrastructures TGV-NORD	4370
- Infrastructures Interconnexion	2344
- Rames Transmanche	1365
- Rames "Réseau" pour TGV-NORD et Interc.	2880
- Rames PBKA	<u>185</u>
Total TGV Nord	11144
CONTOURNEMENT EST DE LYON ET FORCEMENT S.E	
- Infrastructures	1522
- Rames de forçement Sud-Est	<u>165</u>
Total Sud-Est	1687
TUNNEL SOUS LA MANCHE	
- Installations terminales	154
TOTAL	20982
Opérations financées sur ressources affectées ou concours de tiers	
- dont électrifications part Etat (3)	3118 (2)
	(78)
TOTAL GENERAL	24100

(1) Part SNCF du financement seulement.

(2) Dont 362 MF de travaux prévus en 1992, couverts par subventions des collectivités régionales pour Paris - Caen - Cherbourg, et par portage financier à hauteur de 268 MF pour Poitiers - La Rochelle (222 MF) et Paris - Caen - Cherbourg (46 MF).

Dont 456 MF de travaux prévus en 1992, couverts par subventions de l'Etat et des collectivités régionales au titre des opérations d'accompagnement du TGV-NORD et du surcoût de la traversée de Lille par le TGV-NORD.

(3) Electrification du Plan Ferroviaire Breton : 78 MF.

a) La réalisation d'un réseau de liaisons ferroviaires à grande vitesse

• L'adoption du schéma directeur des TGV

L'année 1991 a été marquée par l'adoption, après consultation des régions, du schéma directeur national des trains à grande vitesse par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT).

L'objectif de ce schéma directeur est la réalisation d'un réseau de lignes nouvelles à grande vitesse qui permettra d'assurer des liaisons rapides (avec des temps de parcours compris entre une heure et trois heures quinze minutes) entre Paris et les principales métropoles régionales, de relier ces métropoles entre elles, notamment grâce à l'interconnexion en Ile-de-France, et de créer de grands axes de circulation intégrés aux flux de trafic européens.

Après l'ajout de 300 kilomètres de voies nouvelles au projet initial pour tenir compte des observations formulées par les collectivités locales, la version définitive du schéma directeur comprend 4.700 kilomètres de lignes nouvelles à grande vitesse, dont 700 kilomètres en service actuellement et 560 kilomètres en cours de réalisation.

En dehors des lignes déjà en service ou en cours de construction, seize projets de lignes nouvelles sont prévus :

- l'interconnexion Sud de Paris (49 kilomètres à la hauteur d'Arpajon entre les TGV Atlantique et Sud-Est) ;

- la liaison transalpine (261 kilomètres entre Lyon et Turin, mettant Turin à 1 h 25 de Lyon) ;

- le TGV Côte d'Azur (132 kilomètres d'Aix-en-Provence à Fréjus, mettant Nice à 4 h de Paris) ;

- le TGV Pays de Loire (78 kilomètres de prolongement entre Le Mans et Angers, mettant Nantes à 1 h 46 de Paris) ;

- le TGV Aquitaine (480 kilomètres de Tours à Bordeaux ainsi qu'un prolongement vers Toulouse et Dax, mettant Bordeaux à 3 h 40 de Paris) ;

- le TGV Rhin-Rhône (425 kilomètres reliant le Sud de l'Alsace au TGV Sud-Est par Dole et Mâcon mettant Besançon à 2 h 10 de Paris) ;

- le TGV Auvergne (130 kilomètres de voies nouvelles et des aménagements de lignes actuelles raccordant Nevers et Clermont-Ferrand à Paris en 2 h 32);

- le TGV Languedoc-Roussillon (290 kilomètres entre la vallée du Rhône et la frontière espagnole mettant Perpignan à 4 h 50 de Lille);

- le TGV Provence (219 kilomètres reliant Valence à Marseille et mettant Marseille à 3 h de Paris);

- le TGV Limousin (174 kilomètres de lignes nouvelles et des aménagements mettant Limoges à 2 h de Paris);

- le TGV Est (460 kilomètres entre Paris et Strasbourg mettant ces deux villes à 1 h 50 l'une de l'autre);

- le TGV Bretagne (156 kilomètres entre le Mans et Rennes, mettant Rennes à 1 h 26 de Paris et à 4 h 20 de Marseille);

- le TGV Midi-Pyrénées (184 kilomètres entre Toulouse et Bordeaux mettant les deux villes à 1 h l'une de l'autre);

- le TGV Normandie (169 kilomètres entre Paris, Rouen et Caen, mettant Rouen à 40 mn de la capitale);

- le TGV Picardie (165 kilomètres entre le TGV Nord et le tunnel sous la Manche, mettant Amiens à 40 mn de Paris);

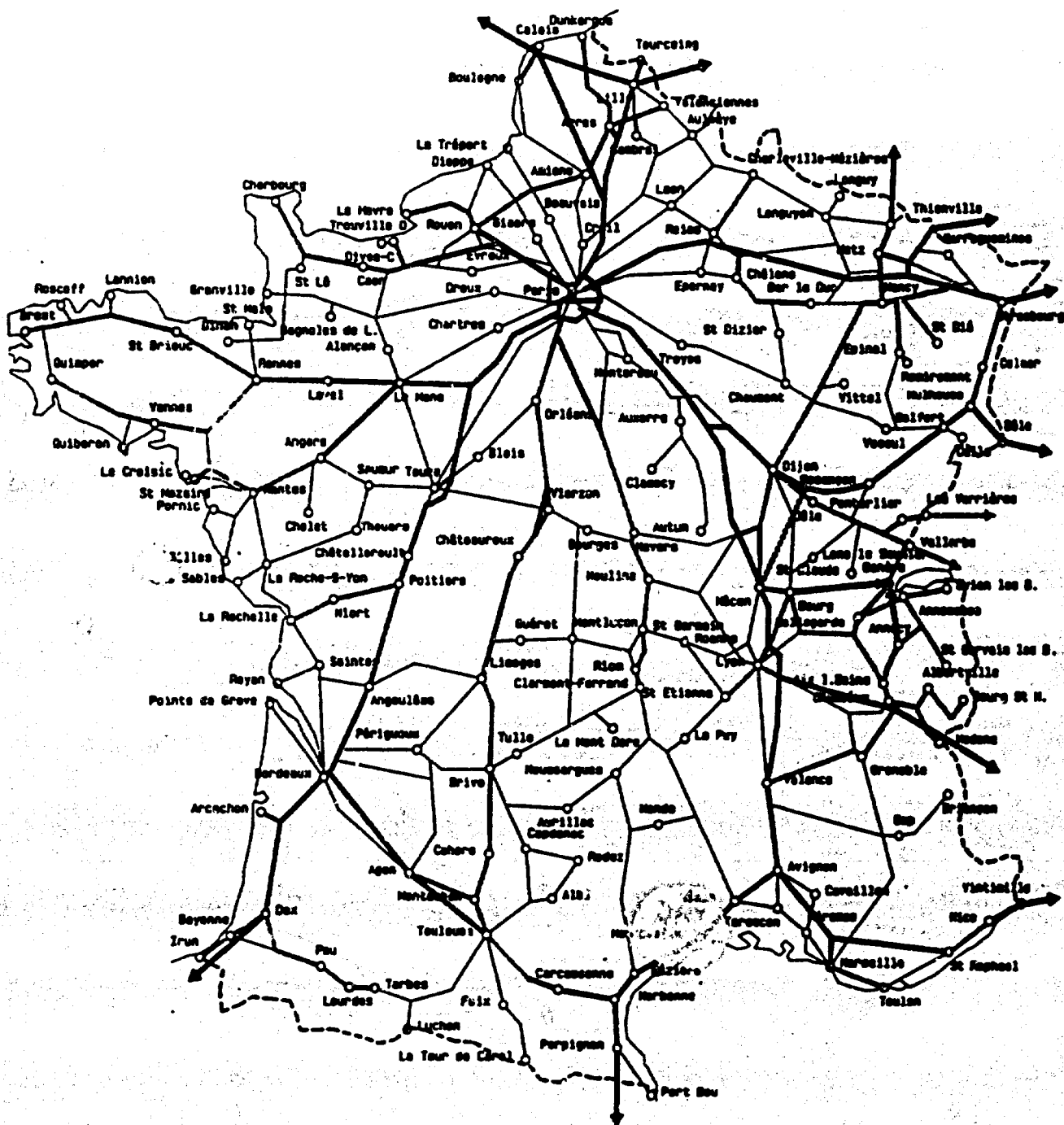
- le TGV Grand Sud (70 kilomètres entre Carcassonne et Narbonne et des aménagements mettant Toulouse à 2 h de Marseille).

L'ensemble de ces liaisons est retracé sur la carte jointe.

SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE

Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire

- 14 Mai 1991 -



- Lignes nouvelles (- - - - - Itinéraire non arrêté)
- Connexions nécessitant un accord international
- Lignes aménagées et lignes classiques empruntées par les trains à grande vitesse
- Autres lignes existantes empruntées par les trains rapides et express

Le coût global de la réalisation du schéma directeur est évalué à 210 milliards de francs, dont 180 milliards de francs en infrastructures et 30 milliards de francs en matériel roulant. Le coût kilométrique moyen de construction des lignes nouvelles peut varier dans chacun des projets entre 30 et 70 millions de francs.

Cependant, le schéma directeur est un document de planification à long terme et non de programmation. Les échéanciers, ainsi que les clés de financement de la réalisation des différents projets restent donc à déterminer.

Compte tenu des capacités d'investissement limitées de la S.N.C.F. et des contraintes de son équilibre financier, la mobilisation de nombreuses sources de financement extérieures : l'Etat, les collectivités locales et, éventuellement, les capitaux privés, sera nécessaire.

La faible rentabilité de certains projets, évaluée dans le tableau ci-dessous, imposera, en tout état de cause, des contributions importantes qui ne pourront être assurées par la S.N.C.F. seule.

Taux de rentabilité des projets de lignes nouvelles

Projets	Taux de rentabilité interne pour la S.N.C.F.	Taux de rentabilité économique et sociale
TGV Aquitaine	7,6	10,0
TGV Auvergne	3,1	6,7
TGV Bretagne	7,4	13,6
TGV Est	4,3	8,8
TGV Grand-Sud	5,0	12,0
Interconnexion Sud	8,2	9,6
Liaison Transalpine	6,0	10,0
TGV Limousin	2,4	4,4
TGV Provence	9,8	13,0
TGV Côte-d'Azur	8,4	11,0
TGV Languedoc-Roussillon	6,1	9,0
TGV Midi-Pyrénées	5,5	6,5
TGV Normandie	0,1	3,0
TGV Pays de la Loire	5,4	7,7
TGV Picardie	4,8	5,0
TGV Rhin-Rhône	5,9	10,7

Les perspectives de réalisation et de financement du schéma directeur apparaissent donc encore largement incertaines. En raison du coût particulièrement élevé de ce type d'infrastructures, la construction des lignes nouvelles ne pourra être entreprise que progressivement en fonction des contraintes économiques et financières, de l'évolution de la situation de la S.N.C.F., ainsi que, pour les liaisons à caractère international, des projets développés par les pays voisins.

• L'état d'avancement des travaux en cours

Les travaux de construction de lignes nouvelles actuellement en cours concernent le TGV Nord, le prolongement du TGV Sud-Est jusqu'à Valence, et l'interconnexion en Ile-de-France.

- Le TGV-Nord (330 kilomètres de voies nouvelles entre Paris et le tunnel sous la Manche) devrait être mis en service en juin 1993, pour l'ouverture du lien fixe Transmanche. Cependant, à la

suite des difficultés rencontrées dans la mise au point du projet pour la traversée de la communauté urbaine de Lille, un retard de quatre mois pourrait affecter la section allant d'Arras au tunnel sous la Manche.

La mise en service de la ligne nouvelle Paris-Bruxelles est prévue à l'horizon 1993.

- Le prolongement du TGV Sud-Est jusqu'à Valence (115 kilomètres de voies nouvelles) fera l'objet d'une mise en service échelonnée en trois étapes entre 1992 et 1994. L'ouverture de la première section, en janvier 1992, permettra de relier l'aéroport de Lyon-Satolas et les sites des Jeux Olympiques d'hiver en Tarentaise.

- En ce qui concerne l'interconnexion des lignes à grande vitesse en région Ile-de-France, une étape importante a été réalisée en septembre 1991 avec l'inauguration de la nouvelle gare de Massy qui permet la jonction entre le TGV Sud-Est et le TGV Atlantique.

L'interconnexion des TGV Nord et Sud-Est par la construction d'une ligne nouvelle entre le Nord de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et le Nord de Melun devrait être mise en service en juin 1994, comme prévu ; à cette date, seront également ouvertes au trafic les deux gares nouvelles de Roissy-Charles de Gaulle et de Marne-la-Vallée-Chessy.

En revanche, les travaux de réalisation de la branche ouest de l'interconnexion entre le carrefour Pompadour à Créteil et le triangle de Coubert ont été retardés de dix-huit mois ; la mise en service de cette liaison se trouve donc reportée à juin 1996.

Par ailleurs, le Gouvernement a décidé le lancement des procédures préalables concernant le TGV Méditerranée et le TGV Est.

- Le tracé du TGV Méditerranéo, constitué par les deux projets du TGV-Provence-Côte d'Azur et du TGV-Languedoc-Roussillon, rencontre de nombreuses oppositions locales. Une mission d'études et de concertation présidée par M. Querrien a remis, au cours de l'année 1991, deux rapports proposant une modification des tracés initialement prévus.

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique ont été engagées en février pour le TGV Provence et en mai pour son prolongement vers la frontière espagnole.

- En ce qui concerne le TGV Est, cette liaison, d'une importance particulière en termes d'aménagement du territoire, dans

une perspective européenne, pose un problème de financement qui n'a toujours pas été résolu, malgré les propositions de participation émises par les collectivités territoriales.

Le coût de réalisation du projet, d'un montant évalué à 22 milliards de francs en infrastructures, est très élevé, et la rentabilité prévue est faible (4,3 %). Selon les estimations de la S.N.C.F., les dix premières années d'exploitation devraient entraîner des pertes de l'ordre de 15 milliards de francs.

Les modalités de financement du projet font actuellement l'objet d'une étude confiée à M. Essig, dont les conclusions devraient être connues au printemps 1992.

*

Ces difficultés de financement ne doivent cependant pas faire oublier la réussite technologique du TGV français dont il convient de rappeler les bons résultats obtenus à l'exportation. Après les contrats signés pour la ligne nouvelle Madrid-Séville et la liaison Transmanche, la technologie française du TGV a été retenue en mai 1991 par le Texas. Les perspectives à l'exportation apparaissent également intéressantes dans plusieurs pays qui envisagent de se doter de liaisons ferroviaires à grande vitesse, tels la Corée, Taïwan, et le Canada.

b) Les investissements sur le réseau classique

Les principales opérations réalisées ou en cours au titre des programmes d'investissement 1990 et 1991 sur le réseau principal hors TGV sont les suivants :

- l'achèvement de l'électrification de la ligne Paris-Clermont-Ferrand ;

- l'exécution du plan ferroviaire breton (modernisation et électrification de la ligne Rennes-Quimper) ;

- la poursuite des autres programmes d'électrification concernant les lignes connexes au TGV Nord (Boulogne-Calais, Douai-Cambrai, Lille-Baisieux), ainsi que les lignes Calais-Hazebruck, Poitiers-La Rochelle, Paris-Caen-Cherbourg, François-Saint-Amour ;

- l'automatisation de l'espacement des trains entre Calais et Hazebrouck, Limoges et Brive, Mulhouse et Saint-Louis, Bédarieux et Neussargues, Poitiers et La Rochelle, Serguigny et Evreux, Saint-Etienne et Saint-Galmier, Ax-les-Thermes et la Tour de Carol, Bishleim et Lauterbourg, La Fère et Reims ;

- l'aménagement d'installations terminales de gares pour faire face au développement des transports combinés notamment à Valenton, Rungis et Toulouse.

En outre, des investissements sont consacrés à l'amélioration de la sécurité : équipement des lignes électrifiées en "liaisons radio sol-trains", développement d'un système de contrôle de vitesse, renforcement de la sécurité des voies uniques ...

Pour 1992, une enveloppe de 6,2 milliards de francs est prévue en faveur des investissements sur le réseau classique. Les priorités à moyen terme comprennent la poursuite des programmes d'électrification et d'amélioration de la sécurité, ainsi que le renouvellement du parc des locomotives électriques et les actions en faveur du développement des transports combinés.

La nécessité du maintien d'un niveau d'entretien et d'investissement élevé sur le réseau classique et sur les lignes secondaires ou d'intérêt régional doit cependant être réaffirmée, afin d'éviter la mise en place d'un réseau ferroviaire "à deux vitesses" et de promouvoir un aménagement équilibré du territoire.

4. Les efforts de la S.N.C.F. en faveur de l'amélioration de la sécurité

La récente catastrophe provoquée par la collision d'un train de marchandises et d'un train auto-couchettes en gare de Melun, qui s'est soldée par un bilan de seize morts et de quarante-huit blessés, est venue relancer le débat autour de la sécurité du transport ferroviaire.

Cependant, les statistiques montrent que le train reste un mode de transport particulièrement sûr : les calculs effectués par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) à partir des accidents constatés entre 1975 et 1985 évaluent en effet la fréquence d'accidents mortels par million de

voyages effectués à seulement 4,8 pour le train, contre 185 pour la voiture automobile.

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

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

a) Le développement des automatismes

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

Un programme de contrôle de vitesse automatique par balises, déjà en oeuvre sur les lignes nouvelles à grande vitesse, permet la maîtrise de la vitesse des trains et garantit leur capacité de freinage. L'équipement des lignes avec ce système de balises (COVIT) devrait s'échelonner jusqu'en 1994 ; la première tranche de réalisation concernera les lignes Paris-Le Havre, Paris-Lyon-Marseille, Paris-Bordeaux et Le Mans-Nantes.

D'autres dispositifs sont à l'étude, notamment le système à transmission continue d'informations (SACEM), complété par un dispositif d'arrêt automatique des trains (DAAT), déjà mis en place sur la ligne C du RER.

La S.N.C.F. a également mis en place un dispositif d'asservissement de la traction au freinage d'urgence sur 2.600 automoteurs et locomotives ; une deuxième génération de ce dispositif de sécurité est actuellement à l'étude.

Enfin, l'équipement du matériel existant avec le signal d'alarme par interphonie, permettant au mécanicien d'entrer en contact avec le voyageur, s'échelonnera entre 1991 et 1997.

b) L'amélioration et la protection des équipements ferroviaires

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

Il s'agit notamment des opérations suivantes :

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

- la poursuite du programme de suppression des passages à niveau grâce à la réalisation d'ouvrages d'art ou de déviations routières, qui constitue un préalable indispensable à tout relèvement de vitesse au-delà de 160 km/h (65 passages à niveau ont été supprimés en 1990) ;

- la modernisation des postes d'aiguillage (15 mises en service en 1990) ;

- la réalisation de protections des ouvrages d'art et des voies ferrées pour éviter la chute de véhicules routiers sur les lignes à vitesse élevée ;

- l'équipement des lignes et des matériels en vue du développement de la radio sol-trains, qui a concerné 1.300 kilomètres de voies en 1990.

c) La modernisation de la formation

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

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

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE

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

(en millions de francs)

	1990	1991	Evolution en %
Titre IV			
- Indemnité compensatrice RATP	4.183,00	4.208,00	+ 0,6
- Indemnité compensatrice SNCF	756,00	758,00	+ 0,3
- Réductions de tarifs RATP	115,50	114,10	- 1,2
- Réductions de tarifs SNCF - banlieue	105,00	121,30	+ 15,5
- Desserte interne des villes nouvelles	2,00	2,50	+ 25,0
- T.V.A. (RATP)	14,00	15,70	+ 12,1
Total titre IV	5.175,50	5.219,60	+ 0,9
Titre VI			
- Subventions d'investissement RATP			
A.P.	115,50	233,50	+ 102,2
C.P.	92,00	225,85	+ 145,5
- Subventions d'investissement SNCF-banlieue			
A.P.	127,00	205,00	+ 61,4
C.P.	89,30	203,40	+ 127,8
- Aménagement d'infrastructures de voirie en Ile-de-France			
A.P.	93,50	62,48	- 33,2
C.P.	64,20	124,50	+ 93,9
Total titre VI			
A.P.	338,00	500,98	+ 49,1
C.P.	245,50	553,75	+ 125,6

On constate une stabilité des subventions de fonctionnement qui s'élèvent à un total de 5.219,60 millions de francs pour 1992 (+ 0,9 % par rapport à 1991). En revanche, les subventions d'investissement connaissent une très forte progression : + 49,1 % pour les autorisations de programme, d'un montant de 500,98 millions de francs en 1992 et + 125,6 % pour les crédits de paiement, d'un montant de 553,75 millions de francs.

1. Les contributions de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs de la région parisienne

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

Ces indemnités sont destinées à compenser l'écart entre le prix théorique du ticket, nécessaire à l'équilibre d'exploitation, et le prix fixé par les pouvoirs publics.

L'évolution des indemnités compensatrices au cours des années précédentes a été la suivante :

Année	Montant	Evolution en %
I.FI 1989	4.605	- 5,7
I.FI 1990	4.549	- 1,2
I.FI 1991	4.939	+ 8,6
I.FI 1992	4.966	+ 0,5

Mise à part la hausse sensible de 1991, qui s'explique pour l'essentiel par l'emploi, au cours des deux exercices précédents, de reliquats de trésorerie du versement de transport ayant permis de minorer les indemnités compensatrices, on observe une tendance à la stabilisation du niveau de ces indemnités.

La stabilité des indemnités prévues pour 1992 a pu être obtenue grâce au réajustement tarifaire de 5,8 % en moyenne intervenu en août 1991.

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

	1989	1990	1991
Etat	20,0	19,0	19,6
Collectivités locales	10,0	10,0	9,7
Employeurs (versement de transport)	24,0	24,0	24,2
Usagers (1)	36,0	38,0	38,4
Autres	10,0	9,0	8,1
	100,0	100,0	100,0

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

La répartition du financement des charges d'exploitation entre les différents intervenants tend à se stabiliser. Toutefois, la participation des usagers et celle des employeurs augmentent légèrement alors que les concours de l'Etat et des collectivités locales -qui se partagent le financement de l'indemnité compensatrice à hauteur respective de 70 et 30 %- voient leur part diminuer.

Cette répartition est à comparer avec celle relative aux transports collectifs urbains de province. Malgré les hausses tarifaires des dernières années en région parisienne, la contribution des usagers de province, par le prix du billet, au fonctionnement des transports collectifs reste supérieure à celle supportée par les usagers de l'Ile-de-France. En 1989, dernière année disponible pour les comparaisons statistiques, la part relative des usagers de province s'élevait à 42 %, contre seulement 36 % pour les usagers de l'Ile-de-France.

Cette différence de situation résulte du fait que l'Etat apporte son concours au fonctionnement des transports collectifs de la région parisienne, mais non à celui des transports collectifs urbains de province.

Elle peut se justifier par le caractère tout à fait spécifique des transports collectifs en région parisienne mais a pour conséquence d'induire un transfert de revenu entre les usagers de province et ceux de l'Ile-de-France, au profit de ces derniers, qui apparaît pour le moins contestable sur le plan des principes.

2. Les subventions de l'Etat aux investissements destinés au développement des infrastructures de transports collectifs en région parisienne

Avec une progression de près de 50 % des autorisations de programme, qui s'élèvent à 501 millions de francs, les subventions d'investissement destinées à la modernisation des transports collectifs en Ile-de-France font l'objet d'une priorité affirmée au sein du projet de budget des transports terrestres pour 1992.

Cette majoration permet à l'Etat de respecter les engagements souscrits dans le cadre du contrat de plan Etat-région Ile-de-France conclu en mai 1989 et modifié par un avenant du 4 juillet 1990 qui prend en compte les surcoûts de réalisation des projets Météor (Métro Est-Ouest Rapide) et Eole (Est-Ouest Liaison Express). Le contrat de plan définit un programme d'investissements ambitieux, dont le montant global s'élève à 9,6 milliards de francs (dont 450 millions en provenance de la ville de Paris). Les opérations prévues sont financées suivant la clé de répartition suivante : 40 % de subventions de l'Etat, 40 % de subventions de la région et 20 % de prêts spéciaux de la région.

Les réalisations qui seront financées dans ce cadre en 1992 sont les suivantes :

. Réseau ferré R.A.T.P.-R.E.R. (233,5 millions de francs d'autorisations de programme de l'Etat) :

- prolongement de la ligne de métro n° 1 jusqu'à La Défense et de la ligne A du R.E.R. jusqu'à Chessy (mise en service prévue au printemps 1992) ;
- liaison Météor entre Madeleine et Gare de Lyon et entre Gare de Lyon et Tolbiac (mise en service prévue fin 1995).

. **S.N.C.F.-banlieue (205 millions de francs d'autorisations de programme de l'Etat) :**

- liaison Eole entre les Gares du Nord et de l'Est et la Gare St-Lazare (poursuite des travaux préliminaires ; mise en service prévue en 1997) ;
- ligne D du R.E.R. (mise en service prévue fin 1995) ;
- prolongement de la ligne A du R.E.R. jusqu'à Cergy ;
- liaison Issy-La Défense ;
- grande ceinture ouest (études).

. **Aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs en Ile-de-France (62,48 millions de francs d'autorisations de programme de l'Etat) :**

- tramway entre Bobigny et La Courneuve (mise en service prévue en juin 1992) et entre La Courneuve et Saint-Denis (mise en service prévue en décembre 1992) ;
- autobus en site propre Trans-Val-de-Marne (mise en service prévue mi-1993).

Enfin, viennent s'ajouter à ces réalisations deux opérations hors contrat de plan, financées suivant des modalités spécifiques sans subvention de l'Etat.

- la liaison Orly-Val entre l'aéroport d'Orly et la station Antony du R.E.R. B (mise en service à l'automne 1991) ;
- et le prolongement de la ligne B du R.E.R. jusqu'à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

Ce programme d'investissement, d'une importance fondamentale dans une région où la demande de transport s'accroît constamment, notamment en ce qui concerne les liaisons de banlieue à banlieue, et où les moyens de communication existants sont souvent au bord de la saturation, est à replacer dans le cadre plus général de la préparation du schéma directeur de l'Ile-de-France, dont l'avant-

projet vient d'être élaboré. Pour ce qui concerne l'évolution des infrastructures de transport collectif, les principes retenus ont été les suivants :

- création d'un réseau en site propre en proche couronne comportant la réalisation de lignes nouvelles en recades maillées sur le réseau radial, notamment grâce au prolongement de quelques lignes de métro, afin d'assurer dans cette zone un niveau de service en transport collectif voisin de celui qui existe à Paris ;
- mise en oeuvre d'investissements de capacité sur le réseau de banlieue de la S.N.C.F. de façon à faire face aux accroissements de trafic en provenance de la grande banlieue ;
- et réalisation de liaisons ferroviaires entre les pôles de la grande couronne (villes nouvelles, aéroport de Roissy) en réutilisant pour partie des infrastructures existantes qui devront être réaménagées et complétées.

3. L'évolution de la situation de la R.A.T.P.

a) L'évolution du trafic

Le trafic de la R.A.T.P. s'est élevé en 1990 à 2.401,5 millions de voyages qui se décomposent comme suit :

. Métro	1.218,7 millions de voyages
. Bus Paris	327,9 millions de voyages
. Bus banlieue	513,1 millions de voyages
. R.E.R.	341,4 millions de voyages

Après correction de l'effet des grèves, la progression globale du trafic de la R.A.T.P. a été de + 1,34 % par rapport à 1989. Compte tenu de la stabilité du trafic sur les lignes du métro et sur les lignes d'autobus parisiens, cette progression s'explique essentiellement par l'accroissement du trafic du R.E.R. (+ 5,5 %), sous l'effet de la mise en service de l'interconnexion Ouest et de la mise en place du système d'aide à la conduite et à la maintenance (SACEM) sur la ligne A, qui permet d'augmenter la fréquence des rames aux heures de pointe ; ainsi que par l'augmentation du trafic

des autobus de banlieue, tout particulièrement dans les villes nouvelles (+ 8 %).

En revanche, le trafic de la R.A.T.P. s'est orienté à la baisse au cours du premier semestre de 1991 (- 2,2 % par rapport au premier semestre de 1990), sous l'influence des événements du Golfe.

Le budget révisé établi par la Régie pour 1991 a en conséquence retenu l'hypothèse d'une stabilisation du trafic au niveau atteint en 1990.

Pour 1992, la progression du trafic prévue est de 1,4 %.

b) La situation financière

L'exercice 1990 s'est soldé pour la R.A.T.P. par un résultat comptable de moins 17 millions de francs, proche de l'équilibre.

Pour 1991, l'ensemble des charges du compte de résultat a été fixé à 17,82 milliards de francs, en progression de 2,75 % par rapport à 1990. Cette évolution résulte en particulier d'une augmentation de 4,3 % des charges de personnel et d'un accroissement de la dotation consacrée à la poursuite du plan d'action contre le vandalisme et les graffitis mis en place en 1990. Les produits du transport sont en hausse de 6 % par rapport à ceux de 1990. Cette hausse peut s'analyser par une augmentation de 5 % des recettes directes, un accroissement de 7,5 % du versement de transport et une progression de 6,6 % de l'indemnité compensatrice de l'Etat et des collectivités locales.

D'autre part, le programme d'investissements pour 1991 s'élève à un montant de 3.521,6 millions de francs en moyens d'engagement (+ 15,8 % par rapport à 1990) et de 3.449,1 millions de francs en moyens de paiement (+ 22,8 %).

Enfin, l'encours de la dette financière de la R.A.T.P. s'élevait à 16,19 milliards de francs au 31 décembre 1990, dont 88,5 % à plus d'un an.

La structure de cette dette est la suivante :

. prêts de la région Ile-de-France	10,9 %
. marché financier français	82,2 %
. marchés financiers étrangers	2,0 %
. emprunts auprès des établissements de crédit et divers	4,9 %

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

Il est à noter que la signature d'un contrat de plan entre l'Etat et la R.A.T.P., qui est envisagée depuis longtemps, ne semble toujours pas à l'ordre du jour. Un tel contrat permettrait cependant de clarifier les objectifs poursuivis par cette entreprise publique ainsi que les moyens -comprenant en particulier les contributions de l'Etat- dont elle dispose pour les atteindre.

CHAPITRE IV

LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE

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

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

Le tableau ci-dessous retrace leur évolution en 1991 et 1992.

(en millions de francs)

	1991		1992		Evolution en %	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
Aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province (métros, tramways)	450	342	480	325,4	+ 6,7	- 4,9
Aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains	30	52,9	20	64,6	- 33,3	+ 22,1
Transports collectifs interurbains régionaux, départementaux et locaux	45,6	88,4	41,0	54,0	- 10,1	- 38,9
TOTAL	25,6	483,3	541,0	444,0	+ 2,9	- 8,1

Le montant global des autorisations de programme prévues pour les transports collectifs de province en 1992 progresse de 2,9 %, ce qui équivaut à une stagnation en francs constants, alors que les crédits de paiement correspondants subissent une réduction de 8,1%.

1. La réalisation des métros et tramways de province

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

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

Les principales opérations financées en 1990 et 1991 ont concerné les villes de Toulouse (métro), Grenoble (ligne 2 du tramway), Strasbourg (tramway), Marseille (prolongement de la ligne 1 du métro), Lille (ligne 2 du métro VAL et modernisation du

tramway), Rouen (tramway), Nantes (tramway) et Saint-Etienne (tramway).

Les subventions prévues pour 1992 sont exclusivement réservées à la poursuite et à l'achèvement d'opérations déjà engagées, à l'exception d'une première subvention destinée à lancer un programme d'investissements à moyen terme à Lyon. La dotation de 480 millions de francs d'autorisations de programme, en progression de 6,7 % par rapport à 1991, devrait être répartie de la manière suivante :

(en millions de francs)

Opérations subventionnées en 1992	
Lille (ligne 2 du métro + tramway)	140
Lyon (programme à moyen terme)	25
Marseille (prolongement de la ligne 1 du métro)	36
Nantes (ligne 2 du tramway)	18
Rouen	50
Strasbourg	40
Toulouse	150
Lyon (ligne D du métro)	21
TOTAL	480

2. L'action en faveur de l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains

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

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

Le taux maximum de la subvention est de 30 %.

Ce dispositif est plus particulièrement destiné au soutien des réseaux urbains de transport collectif des villes moyennes. 37 contrats ont été signés dans ce cadre entre le 1er janvier 1990 et le 1er août 1991.

Les autorisations de programme prévues à ce titre pour 1992 sont réduites d'un tiers, passant de 30 à 20 millions de francs. Les crédits de paiement progressent cependant de 22 %, passant de 53 à 65 millions de francs.

3. Les aides aux transports collectifs interurbains

Hormis la contribution de l'Etat à la S.N.C.F. pour le financement de l'exploitation des services d'intérêt régional (4 milliards de francs en 1992) et les ressources transférées aux collectivités locales au titre de la décentralisation des transports scolaires, les transports collectifs interurbains de personnes bénéficient de subventions d'équipement accordées par l'Etat dans le cadre de la politique contractuelle avec les départements prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs, ainsi que dans le cadre des contrats de plan Etat-régions.

- Les contrats de modernisation mis en place depuis 1989 avec les départements ont pour objectif d'inciter les collectivités à améliorer leurs réseaux de transports collectifs non urbains, tout en recherchant une meilleure efficacité du service de transport. La priorité est donnée au renouvellement et au rajeunissement du parc d'autocars. 18 contrats ont été conclus à ce titre en 1990 et au cours du premier semestre de 1991.

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

Les dotations prévues pour les subventions d'investissement au profit des transports collectifs interurbains en 1992 connaissent une réduction sensible, qui atteint 10 % pour les autorisations de programme (41 millions de francs) et près de 40 % pour les crédits de paiement (54 millions de francs).

CHAPITRE V

LA DESSERTÉ DE LA CORSE

Les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre le littoral méditerranéen de la France continentale et la Corse font l'objet d'une convention entre l'Etat et la région de Corse, signée le 7 janvier 1986 pour une période de cinq ans, qui a été reconduite au début de l'année 1991.

Cette convention tend à faire bénéficier les liaisons maritimes et aériennes concernées d'une aide spécifique de l'Etat destinée à atténuer le handicap résultant de l'insularité, en application du principe dit de "continuité territoriale".

Les liaisons sont assurées dans le cadre d'un service public adapté à chaque mode de transport, sur la base de conventions conclues par l'Office des transports de la région de Corse (O.T.R.C.) avec les compagnies concessionnaires de transport. Pour les transports maritimes, les tarifs sont fixés par référence à ceux de la S.N.C.S.

Dans ce cadre, l'Etat verse chaque année à l'O.T.R.C. une dotation forfaitaire qui tend à couvrir la différence entre le prix de revient des compagnies exploitantes et le prix payé par les usagers au titre de la continuité territoriale.

La dotation annuelle de continuité territoriale est calculée sur la base des dépenses constatées l'année précédente, actualisées en fonction de la variation des prix du P.I.B. marchand.

Le tableau suivant décrit l'évolution de la dotation de continuité territoriale au cours des trois dernières années, ainsi que la répartition des subventions accordées aux compagnies maritimes et aériennes :

(en millions de francs)

	1989	1990	1991
Dotation de l'Etat	753,1	771,9	792,0(1)
dont fonctionnement de l'O.T.R.C.	3,2	3,2	3,3
Subventions au transport maritime			
S.N.C.M.	490,8	503,1	480,0
C.M.N.	136,1	134,5	120,0
Pittaluga	10,0	11,0	13,0
S.N.C.F.	0,2	0,1	0,4
TOTAL Transport maritime	637,1	653,7	613,4
Subventions au transport aérien			
Air France	44,8	35,7	17,3
Air Inter	44,8	35,7	17,3
T.A.T.	9,1	12,9	13,5
Air Corse	3,0	1,9	3,9
C.C.M.	-	70,4	94,4
TOTAL Transport aérien	101,7	156,5	146,4

(1) 700 millions de francs en loi de finances initiale
 + 70 millions de francs par décret de virement
 + 28 millions de francs en loi de finances rectificative

1. Les liaisons maritimes

Les liaisons maritimes entre la métropole et la Corse sont assurées par trois compagnies :

- la Société nationale corse maritime (S.N.C.M.) ;
- la Compagnie méridionale de navigation (C.M.N.) ;
- et la Société Pittaluga (uniquement pour le transport de ciment).

Les subventions versées couvrent le déficit d'exploitation mais aussi, pour la S.N.C.M. et maintenant la C.M.N., le coût du renouvellement des navires de la flotte de continuité territoriale.

L'année 1991 a été marquée par le renouvellement des conventions particulières entre l'Office des transports et les différentes compagnies. A cette occasion, l'O.T.R.C. a souhaité rééquilibrer la répartition des subventions entre transports maritimes et aériens au profit de ces derniers, qu'il juge prioritaires.

La part du transport maritime a donc été réduite dans des proportions importantes, passant de 653,7 millions de francs (soit 85 % de la dotation de continuité territoriale) en 1990 à 613,4 millions de francs (soit 77 % de la dotation) en 1991.

• Dans le cadre de la nouvelle convention d'exploitation signée le 8 août 1991 avec la Société nationale corse maritime (S.N.C.M.) qui assure à la fois le trafic de passagers et de marchandises, la subvention qui lui est attribuée a été fixée à 480 millions de francs en 1991 (contre 503 millions de francs en 1990), pour des obligations de service inchangées tant en ce qui concerne la flotte que les dessertes.

• Pour les années suivantes (1992 à 1995), la S.N.C.M. a accepté de prendre en compte un objectif d'économie annuelle de 7,5 millions de francs au titre des gains de productivité à réaliser, qui devrait être répercuté sur le montant de la subvention. La réalisation de cet objectif réduirait la subvention à une moyenne de 465 millions de francs par an pendant la durée de la convention.

Cependant, il est prévu que dans le cas où l'objectif d'économie ne serait pas réalisé l'O.T.R.C. et la S.N.C.M. examineraient les mesures à prendre pour ne pas compromettre l'équilibre financier de la compagnie.

• Par un avenant en date du 5 février 1991 à la convention de continuité territoriale, la Compagnie méridionale de navigation (C.M.N.), qui jusque là assurait exclusivement le transport de marchandises, a été autorisée à participer au transport de passagers pour l'exploitation de cargos mixtes.

La subvention prévue pour la C.M.N. durant la période couverte par la nouvelle convention particulière a été fixée à un niveau moyen annuel de 140 millions de francs. Elle devrait évoluer comme suit : 120 millions de francs en 1991, 130 millions en 1992 et 150 millions pour les trois années suivantes.

• En ce qui concerne le transport du ciment, il a été concédé, à titre transitoire et pour une période d'un an à compter du 1er juillet 1991, conjointement à la société Someca-Transport et à la société Pittaluga, précédent concessionnaire.

La base de la subvention a été fixée, pour 1991, à 60,78 francs par tonne de ciment transporté. Sur la base de 170.000 tonnes, la subvention de l'année 1991 devrait donc s'élever à 10,9 millions de francs.

L'évolution récente du trafic est caractérisée par une stagnation du nombre de passagers et de véhicules transportés, alors que le trafic de marchandises continue pour sa part à s'accroître :

(en milliers)

	1989	1990
Nombre de passagers transportés	1.295	1.279
Nombre de véhicules accompagnés	417	425
Tonnage de marchandises transportées	937,6	991,6

En effet, le trafic des passagers souffre de la concurrence italienne ainsi que de l'augmentation de la part du trafic aérien : alors que le trafic global s'est accru de plus de 40 % depuis 1984, le trafic maritime français n'a augmenté que de 9 % tandis que le trafic maritime italien progressait de 113 % et le trafic aérien de 45 %.

2. Les lignes aériennes

Seules les lignes assurant la desserte de bord à bord (entre le Sud métropolitain et la Corse) font l'objet d'une compensation par l'Etat au titre de la continuité territoriale.

Les compagnies assurant ces liaisons sont les suivantes : Air France, Air Inter, T.A.T., Air Corse et, depuis 1990, une nouvelle compagnie régionale : la Compagnie aérienne Corse méditerranée (C.C.M.), qui a bénéficié en 1990 d'une subvention d'équipement d'un montant de 50 millions de francs financée par les excédents de gestion précédemment dégagés par l'O.T.R.C.

Dans le cadre de la renégociation des conventions particulières avec les compagnies concessionnaires survenue en 1991, le transport aérien a bénéficié d'une priorité. En effet, la dotation pour le fonctionnement des compagnies aériennes et l'aide tarifaire aux passagers aériens se sont accrues de plus de 20 % entre 1990 et 1991.

Le montant total des subventions aux compagnies aériennes s'élève à 146,4 millions de francs en 1991, avec une priorité marquée en faveur du développement de la C.C.M. qui bénéficie d'une dotation de 94,4 millions de francs dont 35 millions de subvention d'équipement.

Le trafic aérien connaît une augmentation rapide. Les tarifs évoluent, sauf exception, comme la moyenne des tarifs des lignes intérieures exploitées par les compagnies concessionnaires.

3. Les perspectives pour 1992

Le vote de la loi du 13 mai 1991 définissant le nouveau statut de la Corse a conduit à rétablir la dotation de 1991, réduite à 700 millions de francs dans la loi de finances initiale, à son niveau de 1990, réactualisé suivant les modalités prévues antérieurement dans la convention Etat-région (indexation sur le prix du P.I.B. marchand), soit 792 millions de francs.

En application de l'article 78 V de cette loi, la dotation de continuité territoriale sera à partir de 1992 versée par l'Etat à la collectivité territoriale de Corse sous la forme d'un concours individualisé au sein de la dotation générale de décentralisation. Le montant de ce concours évoluera dans les mêmes conditions que la dotation globale de fonctionnement. Les crédits seront ensuite répartis par l'Office des transports de Corse, dans le cadre des engagements contractés avec les compagnies concessionnaires.

Le montant de la dotation de continuité territoriale prévue pour 1992 s'élève à 825 millions de francs, en augmentation de 4,2 % par rapport à la dotation définitive pour 1991.

Réunie le 12 novembre 1991, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la Commission des Finances a décidé de laisser à l'appréciation du Sénat les crédits de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace (II - Transports - 1. Transports terrestres) pour 1992.