

N° 231

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

Rattachée pour ordre au procès-verbal de la séance du 14 février 1984.
Enregistrée à la Présidence du Sénat le 19 mars 1984

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à la création d'une **commission de contrôle** chargée d'examiner la gestion de la S.N.C.F et les conditions de mise en place des Comités d'établissement au sein de cette société nationale.*

PRÉSENTÉE

Par MM. André FOSSET, Charles ORNANO, Charles-Henri de COSSÉ-BRISSAC, Georges TREILLE, Francisque COLLOMB, Jean DELANEAU, Arthur MOULIN, Rémi HERMENT, Henri COLLETTE, Roland du LUART, Henri BELCOUR, Jacques MOUTET, les membres du Groupe de l'Union Centriste et rattachés administrativement, les membres du Groupe de U.R.E.I et rattachés administrativement et apparentés, les membres du Groupe R.P.R. apparentés et rattachés administrativement, MM. Jean-Pierre CANTEGRIT, Paul GIROD, Mme Brigitte GROS et M. Pierre MERLI,

Sénateurs

(Renvoyée à la commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'évolution du système ferroviaire français, en ce qui concerne tant l'infrastructure que l'exploitation, est au cœur de la politique des transports en raison de son importance économique bien sûr, mais aussi et de plus en plus, en raison de la charge financière croissante qu'elle fait supporter à la collectivité nationale.

Il nous est donné de constater :

— une évolution du transport des voyageurs décevante malgré l'importance des investissements effectués au cours des dix dernières années — infrastructure et matériel roulant — surtout si on la compare à celle du transport aérien et du transport automobile et bien qu'une légère augmentation de la fréquentation ait pu être notée : + 2 % en 1982 et 1983 sur l'ensemble du réseau et une hausse de 4 à 5 % l'an sur les dessertes régionales,

— une évolution du transport des marchandises très inquiétante, consécutive à l'évolution de l'économie tant au niveau global : croissance insuffisante du P.I.B., qu'au point de vue structurel : déclin accentué des industries lourdes qui forment la part la plus intéressante de la clientèle de la S.N.C.F. Par rapport à 1979, la régression du trafic de marchandise est de 20 % en 1983 et elle se poursuivra en 1984,

— une dégradation croissante des résultats, conséquence de l'alourdissement des charges en raison de la reprise de l'augmentation des effectifs et du poids des charges de retraite. Après que les effectifs de la S.N.C.F. eurent été ramenés de 286.000 agents à 249.000 de 1974 à 1981, ce nombre a augmenté depuis de 3.000 personnes. Ce qui n'a pas pour autant fait progresser l'indice de la productivité du travail ainsi que le note dans son rapport la Cour des comptes.

Le poids des charges de retraite alourdit de façon considérable les coûts sociaux ; on évalue à 450.000 le nombre des retraités de la S.N.C.F. pour 250.000 actifs. La contribution de l'Etat à ce titre est passée de 10,89 millions en 1983 à 13,08

millions dans le projet de loi de finances pour 1984. Cette évolution très sensible est due notamment aux conditions d'âge de mise en retraite dont bénéficient de façon exorbitante du droit commun les agents de la S.N.C.F.

— Un endettement qui s'alourdit considérablement d'année en année du fait :

- des besoins de trésorerie nécessaires à la couverture des déficits d'exploitation successifs et reportés. Dans le rapport sur les transports terrestres déposé sur le bureau du Sénat au nom de la commission des Finances, dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 1984, la situation financière de la S.N.C.F. fait l'objet des observations suivantes :

« Alors qu'en 1979 la S.N.C.F. avait connu un résultat positif de 108,1 millions de francs, le déficit d'exploitation n'a cessé de s'accroître depuis lors à un rythme exponentiel. En 1980, il était de 673,9 millions de francs, en 1981 de 2.019,7 millions de francs, en 1982 de 6.157,9 millions de francs.

« Pour 1983, alors qu'au budget prévisionnel figurait un déficit de 7.456 millions de francs, une mise à jour tenant compte de certaines évolutions et notamment de la baisse du trafic des marchandises conduit à un résultat négatif de 8.489 millions de francs. »

- de la poursuite d'un programme d'investissement ambitieux : 18 % du chiffre d'affaires de la S.N.C.F., financé uniquement par emprunts en France et à l'étranger, l'autofinancement étant nul ainsi que le note le rapport de la commission des Finances.

C'est un lieu commun de dire que la situation financière de l'entreprise n'est pas brillante. Son endettement atteint 65 milliards de francs, dont 21 milliards en devises (au 31 juillet 1983) alors que l'entreprise ne dispose d'aucune activité à l'étranger.

Les frais financiers qui en 1981 ne dépassaient pas 4,5 milliards ont doublé en trois ans (7,7 milliards de francs en 1983). Ils représentent aujourd'hui 12 % environ des recettes de l'entreprise. Le taux de croissance annuel moyen sur trois ans de ces charges est de 31,41 %. Mais il faut observer son extraordinaire accélération. De 1979 à 1980, les charges

financières augmentent de 13,49 %, de 1980 à 1981 de 31,32 %, de 1981 à 1982 de 52,27 %. Cette situation résulte du fait que la S.N.C.F. n'a pratiquement pas financé ses investissements par autofinancement ou dotation en capital de l'Etat, mais toujours par emprunt. En 1982, le déficit représente le double de la dotation aux amortissements (3,6 milliards de francs).

Mais que l'entreprise soit obligée d'emprunter pour financer son déficit d'exploitation est la caractéristique d'une société qui vit tout à fait au dessus de ses moyens : en 1982, sur 6,6 milliards de charges financières 1,2 était affecté au service de la dette concourant à combler le déficit. « La société nationale se trouve engagée dans un processus où la couverture de son déficit d'exploitation par l'emprunt engendre des charges financières supplémentaires qui viennent grossir le déficit de l'exercice suivant. Dans le même temps, elle doit encore s'endetter pour pouvoir rembourser ses annuités d'emprunts et assurer le financement de la totalité de ses besoins d'investissement » indique la Cour des comptes dans son rapport annuel pour 1983.

Par ailleurs, l'évolution récente des parités monétaires fait apparaître des pertes de change latentes (5,7 milliards de francs au 31 juillet 1983), qui font peser une lourde menace sur les résultats futurs de la S.N.C.F. et qui grèvent la trésorerie lors des remboursements effectifs.

L'endettement de la S.N.C.F. est à hauteur d'environ 65 milliards de francs au lieu de 30 milliards de francs en 1979 et la perte de change évaluée à 5,7 milliards de francs a doublé entre 1980 et 1982.

Face à cette situation, le budget de l'Etat 1983 tel qu'il a été présenté et voté n'a pas été fondé sur une appréciation correcte de la réalité :

- il ne comportait aucune dotation d'équilibre alors qu'il était patent qu'un déficit d'exploitation record apparaîtrait, largement supérieur à celui de 1982,

- la dotation « charges de retraite » a été sous-estimée,

- la dotation « charges d'infrastructure » a augmenté considérablement sans justification, ce qui revient à créer une subvention d'exploitation déguisée et pose des problèmes de concurrence vis-à-vis des autres modes de transport, enfin l'évolution des trafics a été surestimée comme trop souvent.

Pour 1984, les concours de l'Etat à la S.N.C.F. ont progressé de 17,9 % passant de 27,34 milliards de francs à 32,16 milliards de francs. La S.N.C.F. reçoit 60 % du budget total du ministère des Transports et ce montant représente 83 % de la part réservée aux transports terrestres.

Malgré cet effort, la situation de la S.N.C.F. reste toujours aussi préoccupante.

Un concours exceptionnel à l'assainissement financier de 3,5 milliards de francs compense à peine l'accroissement du déficit annuel, 6 milliards de francs en 1982, 8,5 milliards de francs en 1983. Ce déficit était de 674 millions de francs en 1980 et de 2 milliards de francs en 1981. Cette croissance inexplicée du déficit annuel vient bien sûr renforcer le déficit cumulé qui atteindra à la fin de 1984 près de 30 milliards de francs.

Face à cette situation, le président de la S.N.C.F. a défini des critères d'action : la maîtrise de l'endettement, la majoration des tarifs, l'adaptation des charges d'exploitation au niveau de l'activité et le respect par l'Etat des engagements prévus dans le cahier des charges au titre de la compensation de missions de services publics, ainsi qu'un transfert aux régions et départements de l'effort qu'ils doivent assumer dans le cadre de leur nouvelle responsabilité.

Peu de mesures concrètes ont été prises par les pouvoirs publics pour s'orienter dans ces directions dont certaines sont critiquables. Sous couvert de décentralisation, l'article 53 du cahier des charges de la S.N.C.F. tend à faire prendre en charge par les régions les équilibres financiers des services dits régionaux sans pour cela leur laisser la moindre initiative dans la gestion du réseau.

De même, les dispositions de la loi d'orientation sur les transports intérieurs sont trop générales et imprécises pour qu'on puisse en tirer des indications claires sur le contenu des rapports futurs entre l'Etat et la S.N.C.F. et sur les objectifs de celle-ci.

On doit craindre cependant un accroissement des engagements financiers de l'Etat consécutifs à une politique de développement systématique de l'infrastructure et des services sans correspondance avec la réalité des besoins.

Des précisions doivent donc être obtenues tant sur la situation financière de la S.N.C.F. que sur les orientations

qu'envisagent d'arrêter pour le futur les pouvoirs publics.

En outre, les modalités retenues pour la mise en application des droits syndicaux, en multipliant à l'excès les comités d'établissements décentralisés accroissent de façon sensible le poids des charges financières et contribueront à alourdir le fonctionnement interne de cette société nationale.

Plus de 2.000 cheminots considérés comme des permanents consacreront — aux frais de l'Etat à hauteur de 200 millions de francs — leur temps au fonctionnement des délégations du personnel, des comités d'établissement, des comités d'hygiène et de sécurité... dans une période de crise économique et dans une entreprise déjà gravement affectée par le manque de productivité.

L'ensemble des éléments ci-dessus énoncé, dont la particulière gravité doit être soulignée, prouve la nécessité de la création d'une commission d'enquête parlementaire. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir adopter la proposition de résolution suivante.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Article unique.

En application de l'article 11 du Règlement du Sénat, il est créé une commission de contrôle de 21 membres chargés d'examiner :

- 1° l'évolution de la situation financière de la S.N.C.F. ;
- 2° la politique menée pour alléger la charge que les transports ferroviaires font supporter à l'économie nationale ;
- 3° les conditions de mise en place des comités d'établissement au sein de la S.N.C.F.