

—  
S E N A T

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1984

A V I S

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1985, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur

---

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Boulioux, Amedée Bouquerel, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Gérard Ehlers, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Alfred Gérin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Lechenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Majassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Lucien Neuwirth, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Jules Roujon, Michel Sordel, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> légis.) 2347 et annexes, 2365 (annexe n° 41), 2370 (tome XVII), et In-8° 063.

Sénat : 66 et 68 (annexes nos 33, 35 et 36) (1984-1985).

---

Loi de Finances - Routes - SNCF.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>I. PHYSIONOMIE DU TRANSPORT INTERIEUR ET DE MARCHANDISES .....</b>	<b>5</b>
<b>A. VOYAGEURS.....</b>	<b>5</b>
<b>B. MARCHANDISES .....</b>	<b>6</b>
<b>II. LA S.N.C.F. ....</b>	<b>7</b>
<b>A. EVOLUTION DU TRAFIC.....</b>	<b>7</b>
1) Voyageurs .....	7
2) Marchandises .....	9
<i>a) tonnes et tonnes par km au cours des sept premiers mois de 1983 et de 1984 .....</i>	<i>9</i>
<i>b) nature des marchandises transportées (par grande rubrique) et évolution au cours des cinq dernières années .....</i>	<i>9</i>
<b>B. LA SITUATION ACTUELLE DU RESEAU ET LES PRINCIPALES OPERATIONS ENVISAGEES.....</b>	<b>9</b>
<i>a) Les travaux d'électrification .....</i>	<i>10</i>
<i>b) les opérations sur les lignes transversales .....</i>	<i>10</i>
<i>c) la créations de nouvelles lignes TGV .....</i>	<i>11</i>
<b>C. LES CONVENTIONS ENTRE LES COLLECTIVITES LOCALES ET LA S.N.C.F. ....</b>	<b>13</b>
<b>D. LA SITUATION FINANCIERE.....</b>	<b>14</b>

<b>III. LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS .....</b>	<b>17</b>
<b><i>A. LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS PARISIENS .....</i></b>	<b>17</b>
1) L'évolution du trafic et du métro .....	17
2) Les travaux en cours .....	18
3) La situation financière de la R.A.T.P. ....	19
<b><i>B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE .....</i></b>	<b>20</b>
1) Les investissements prévus .....	20
2) L'extension de la taxe sur les employeurs .....	20
<b>IV. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ..</b>	<b>23</b>
<b><i>A. L'EVOLUTION DU TRAFIC .....</i></b>	<b>23</b>
<b><i>B. LA SITUATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT.....</i></b>	<b>24</b>
<b><i>C. L'AIDE DE L'ETAT .....</i></b>	<b>24</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXE .....</b>	<b>28</b>



## B. MARCHANDISES

D'une année sur l'autre le trafic de marchandises exprimé en milliards de tonnes-kilomètres et réparti en fonction du mode de transport a évolué de la manière suivante :

	1982		1983	
Fer.....	61,2	33,6 %	58,8	32,5 %
Routes (envois de plus de 3 tonnes)..	85,3	46,9 %	86,9	48,0 %
Canaux et fleuves...	10,2	5,6 %	9,4	5,2 %
Oléoducs.....	25,3	13,9 %	26,0	14,3 %
	-----		-----	
	182,0		181,1	

Ces résultats traduisent, en parts de marché, un léger recul du fer (32,5% au lieu de 33,6% en 1982), une progression de la route (48% au lieu de 46,9% en 1982), une nouvelle régression du trafic fluvial (5,20% au lieu de 5,6% en 1982) et un faible accroissement du trafic par oléoduc (14,3% au lieu de 13,9% en 1982).

Si l'on compare maintenant l'évolution du transport ferroviaire et routier au cours du premier semestre 1984 par rapport à la période correspondante de 1983, on retiendra que le trafic commercial de la S.N.C.F. (y compris routier et expéditions) fait ressortir une stabilité (+ 0,8%) des tonnages chargés et une légère progression (+ 3,3%) des tonnes-kilomètres produites et que le trafic routier de marchandises effectué par les véhicules dont la charge utile est supérieure à 3 tonnes, au cours du premier trimestre 1984, a progressé, par rapport au premier trimestre 1983, de 8,6% pour les tonnages chargés et de 6,2% pour les tonnes-kilomètres produites.

## II. LA S.N.C.F.

### A. EVOLUTION DU TRAFIC

#### 1) Voyageurs

Le trafic de passagers a évolué comme suit pendant la période du 1er janvier au 31 juillet 1984 par rapport à la période correspondante de 1983.

	du 1/1 au 31/7 1983	du 1/1 au 31/7 1984
Nombre de voyageurs (en millions) ...	431,33	441,06
Nombre de voyageurs/ Kilomètres (en millions) .....	34.188	35.105

Les résultats de trafic de l'année 1983 en milliards de voyageurs/km s'établissent ainsi :

	1983	%
Réseau principal .....	50,46	86,35
dont 1ère classe .....	6,69	11,45
2ème classe .....	43,77	74,91
Banlieue de Paris .....	7,97	13,64
<b>Total S.N.C.F.</b>	<b>58,43</b>	<b>100,00</b>

Quant au trafic acheminé sur quelques grandes liaisons, il a évolué de la manière suivante, en millions de voyageurs :

	1982	1983
Paris-Lyon, Marseille-Nice ...	12	13,2
Paris-Bordeaux .....	9,8	9,9
Paris-Toulouse .....	6	6,4
Paris-Strasbourg .....	5,2	5,07
Paris-Lille .....	4,9	5

En ce qui concerne la voie rapide Paris-Sud-Est, le coût de la construction de la ligne nouvelle et des installations terminales du T.G.V. Sud-Est s'élevait aux conditions économiques de juin 1983 à 7,6 milliards de francs (hors T.V.A.), y compris les frais généraux. L'échéancier des paiements est fourni par le tableau suivant :

(millions de francs - conditions économiques 83)

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984 et au-delà	TOTAL
22	56	353	1.166	1.465	1.740	1.555	908	301	39	7.605

En ce qui concerne le matériel roulant, le coût total des rames T.G.V., aux conditions économiques de juin 1983, est de 5 139 millions de francs, hors T.V.A., y compris frais généraux. L'échéancier correspondant des paiements est le suivant :

(millions de francs - conditions économiques 83)

1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	TOTAL
49	214	112	529	1.385	974	1.155	653	68	5.139

Les résultats du trafic T.G.V. Sud-Est pour 1984 ne sont pas encore connus. On trouvera donc seulement le tableau ci-après pour les résultats d'ensemble de l'année 1983.

Année	Voyageurs (millions)	VK (en milliards)
1983	9.601	5,34

Au point de vue du bilan financier, le taux de rentabilité interne des investissements pour l'entreprise est de l'ordre de 15 %. Si l'on prend en compte l'ensemble des avantages positifs ou négatifs du projet pour la collectivité – tels que les économies d'énergie réalisées, les gains de temps procurés aux usagers, le surplus ou le manque à gagner des compagnies de transport sur les axes concernés – le taux de rentabilité économique et sociale du T.G.V. Sud-Est pour la collectivité se situe autour de 30 %.

## 2) Marchandises

a) tonnes et tonnes/km acheminées au cours des sept premiers mois de 1983 et de 1984

	1984	1983	Variation en %
Millions de tonnes .....	97,78	96,40	+ 1,4
Milliards de TK .....	33,51	32,24	+ 3,9

b) nature des marchandises transportées (par grande rubrique) et évolution au cours des cinq dernières années

	1979		1980		1981		1982		1983	
	T	TK								
Marchandises .....										
Produits agricoles .....	14,08	7,05	14,93	7,36	14,95	7,28	13,42	6,50	15,37	6,99
Dénrées alimentaires	12,07	5,63	12,35	5,65	12,68	5,68	13,36	5,97	12,87	6,08
Combustibles minéraux .....	27,40	4,04	27,03	4,06	24,51	3,66	22,41	3,70	20,26	3,20
Produits pétroliers .....	18,99	5,19	17,45	4,72	15,05	4,17	14,29	3,99	15,79	4,33
Minerais et déchets pour la métallurgie .....	34,30	5,31	31,99	5,04	23,12	3,87	20,43	3,50	16,58	2,92
Produits métallurgiques .....	30,78	8,58	29,80	8,24	28,22	7,45	25,83	7,03	24,23	6,31
Minéraux et matériaux de construction .....	25,48	8,20	27,64	8,39	23,00	7,22	20,73	6,65	18,78	6,00
Engrais .....	11,98	5,43	11,00	5,04	9,81	4,56	9,14	4,28	8,47	3,80
Produits chimiques .....	11,40	3,87	10,99	4,46	10,58	4,38	10,38	4,34	10,62	4,36
Machines, véhicules, Divers .....	23,15	12,68	22,60	11,80	21,82	11,57	21,34	11,36	20,58	11,09
<b>TOTAL .....</b>	<b>209,63</b>	<b>65,98</b>	<b>205,78</b>	<b>64,76</b>	<b>183,74</b>	<b>59,84</b>	<b>171,33</b>	<b>56,82</b>	<b>163,05</b>	<b>55,08</b>

## B. LA SITUATION ACTUELLE DU RESEAU ET LES PRINCIPALES OPERATIONS ENVISAGEES

Au 31 juillet 1984, la longueur du réseau ferroviaire en exploitation était de 34.697 kilomètres dont 11.109 kilomètres électrifiés (31 %) et 23.588 kilomètres dieselisés (69 %). Pour l'année 1983, 80,9 % du trafic ferroviaire total a été assuré en traction électrique et 19,1 % en traction diesel.

*a) les travaux d'électrification*

Les électrifications en cours de réalisation en 1984 sont les suivantes :

- Amiens-Rouen - Mise en service prévue en septembre 1984,
- Perpignan-Villefranche-Vernet-les-Bains - Mise en service en mai 1984 (il s'agissait d'une réélectrification),
- Lyon-Grenoble et Saint-André-le-Gaz-Chambéry - Mise en service prévue en mars 1985,
- Nantes-Saint-Nazaire-Le Croisic - Mise en service prévue en 1986.

Les opérations engagées en 1984 sont les suivantes :

- Nevers-Saincaize-Saint-Germain-des-Fossés : les travaux inscrits au programme de 1984 concernent les travaux préliminaires à l'électrification (mise au gabarit des ouvrages d'art, adaptation de la signalisation...)
- Rennes-Saint-Brieuc, opération qui s'inscrit dans le cadre du Plan ferroviaire breton (1) dont l'Etat supporte un tiers des dépenses.

Comme l'ensemble des travaux relatifs au Plan ferroviaire breton, cette opération comporte deux volets : fin 1984, ces travaux seront réalisés à hauteur de 80 % environ. Le second volet concerne l'électrification proprement dite. Les travaux d'électrification du premier tronçon (Rennes-Saint-Brieuc) ont été engagés en 1984. La mise en service est normalement prévue pour 1987.

*b) les opérations sur les lignes transversales*

Leurs performances (vitesse, capacité) dépendent des perspectives de trafic. Ainsi l'artère « Nord-Est » Dunkerque-Strasbourg est électrifiée depuis longtemps, Bordeaux-Marseille vient d'être entièrement électrifiée et modernisée : a été aussi réalisée jusqu'à Tours l'électrification de la transversale Saint-Nazaire-Nantes-Lyon, puis électrifiée la transversale Lyon-Strasbourg.

Le trafic de toutes les transversales citées ci-dessus justifie ces investissements. Toutefois pour d'autres lignes, où le trafic actuel et prévisible est très insuffisant pour justifier des investissements lourds, la S.N.C.F. réalise des modernisations d'infrastructure limitées, au coup par coup, lorsque de grosses opérations d'entretien deviennent inéluctables pour poursuivre l'exploitation dans des conditions normales. Par exemple, sur Nantes-Bordeaux, la S.N.C.F. a modernisé la signalisation de Saint-Mariens Saint-Isan.

(1) L'électrification des lignes Rennes-Brest (et son antenne Morlaix-Roscoff) et Rennes-Quimper fait partie de ce plan.

Ces lignes bénéficient bien entendu de l'affectation de matériels roulants plus performants au fur et à mesure de l'amortissement des matériels les plus anciens. C'est ainsi que Paris-Granville (qui vient d'être électrifiée entre Paris et Dreux) a bénéficié de matériels automoteurs Diesel récents.

*c) la création de nouvelles lignes TGV*

● TGV Atlantique

A la suite de la prise en considération du projet de T.G.V. Atlantique par le Conseil des Ministres du 10 novembre 1982, l'enquête d'utilité publique s'est régulièrement déroulée dans tous les départements concernés du 25 mai au 6 juillet 1983 inclus. A son issue, la commission d'enquête, dans son rapport du 5 août 1983 adopté à l'unanimité de ses membres a conclu favorablement à l'utilité publique.

En l'absence de divergences entre les administrations concernées, la conférence d'instruction mixte à l'échelon central ouverte le 13 juin 1983 par le Directeur des Transports Terrestres a pu être close le 6 janvier 1984. Dès que les dernières pièces relatives aux modifications des documents d'urbanisme rendues nécessaires par le projet lui sont parvenues, le Ministre des Transports a alors saisi du dossier le Conseil d'Etat, dont la section des Travaux Publics émettait le 15 mai 1984 un avis favorable à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction du T.G.V. Atlantique. Celle-ci a été prononcée par décret du Premier ministre en date du 25 mai 1984.

La mise au point détaillée du projet se poursuit actuellement en étroite concertation avec les élus et les associations concernées et dans le respect de la Charte de la concertation établie conjointement par le Ministre des Transports et le Ministre de l'Environnement. A la suite des demandes exprimées localement, et conformément aux recommandations de la commission d'enquête, des améliorations ponctuelles seront apportées au tracé de la ligne nouvelle après enquêtes d'utilité publique complémentaires, dont le déroulement devait avoir lieu en septembre-octobre 1984 (variantes de Dourdan, de Vernou-Vouvray et de Lavare).

Le lancement des acquisitions de terrains et des travaux sera effectué au cours du dernier trimestre 1984, après l'approbation du dossier technique par le Ministre chargé des Transports, en vue d'une mise en service de la branche Ouest à l'automne 1989 et de la tranche Sud-Ouest à l'automne 1990.

La deuxième loi de Plan adoptée par le Parlement prévoit que le T.G.V. Atlantique bénéficiera d'une subvention de l'Etat de 30 % pour les infrastructures.

Conformément à ces engagements, une première dotation de 500 millions de francs a été inscrite au titre de cette négociation dans la troisième tranche du Fonds spécial de grands travaux.

● T.G.V. Nord (Liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne)

Le 18 juillet 1983, les ministres chargés des transports de République fédérale d'Allemagne, de Belgique et de France se réunissaient à Paris et décidaient de créer un Groupe de Travail Tripartite, composé de responsables de haut niveau de leurs administrations, et chargé, avec l'assistance des réseaux concernés, d'examiner les problèmes techniques, économiques, sociaux, financiers et juridiques d'une éventuelle liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne.

Le 12 juillet 1984, ils se sont réunis à nouveau à Paris afin d'examiner les résultats des premiers travaux remis par le Groupe de travail tripartite. Ils ont pris acte des résultats de cette étude, qui leur ont paru suffisamment assurés pour mettre en évidence l'intérêt économique et social d'une telle liaison.

D'après ce rapport préliminaire, les coûts de construction et d'aménagement ont été estimés à 14 milliards de francs dans le cas d'un système classique roue-rail, et à 22 milliards de francs dans le cas du système allemand à sustentation magnétique. Le taux de rentabilité interne pour l'ensemble de la ligne Paris-Bruxelles-Cologne a été calculé sur la base d'un jeu d'hypothèses retenues à titre d'exemple, et n'ayant pas fait l'objet d'une recherche d'optimisation : il a ainsi été estimé à environ 7 % pour le système roue-rail et 3 % pour le système magnétique.

Pour les trois ministres, ce projet commun d'une ligne à grande vitesse européenne constitue un pas important vers la coopération des chemins de fer en Europe et la contribution à l'extension des grandes infrastructures européennes de communication. Un tel projet constitue, ainsi, sur le plan européen, un investissement exemplaire de nature à répondre aux nouveaux objectifs arrêtés le 10 mai 1984 par le Conseil des Ministres des transports de la Communauté européenne en matière de politique commune d'infrastructures.

● T.G.V. vers l'Est de la France et l'Allemagne

L'étude d'un T.G.V. vers l'Est de la France, et au-delà vers les pays voisins, sera engagée en vue de préciser la meilleure configuration générale d'une telle desserte et d'en apprécier l'intérêt économique et social.

### **C. LES CONVENTIONS ENTRE LES COLLECTIVITES LOCALES ET LA S.N.C.F.**

Ces conventions recouvrent des situations entièrement différentes.

– Certaines liaisons précédemment assurées par la route ont été ouvertes au trafic ferroviaire de voyageurs à l'initiative de collectivités et dans certains cas entièrement financées par elles (Cannes-Ranguin et Mulhouse-Chalampé).

– Des opérations ponctuelles de désenclavement ont pu être réalisées par conventionnement de services principalement routiers pris en charge par les collectivités concernées (communes ou groupements de communes).

– Plusieurs opérations de caractère interdépartemental ou régional, souvent dans le cadre d'un schéma départemental ou régional de transport, ont donné lieu à des conventions de plus grande importance. C'est le cas pour les services Métrolor, Métrovosges, Métralsace, Métrazur, Stélyrail, et les régions Midi-Pyrénées, Pays de Loire, Limousin, Franche-Comté et Nord-Pas-de-Calais.

Il faut signaler que la convention Nord-Pas-de-Calais étant arrivée à expiration, une nouvelle convention selon les principes du nouveau cahier des charges a été signée en juin 1984. La région Languedoc-Roussillon s'est également engagée dans une politique de conventionnement de pratiquement l'ensemble de ses services.

D'autres régions s'y préparent en étudiant conjointement avec la S.N.C.F. les modalités. C'est notamment le cas des régions Pays de la Loire, Picardie, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Midi-Pyrénées, Limousin, Lorraine... Outre les conventions d'exploitation, des conventions d'investissement sont intervenues ou vont intervenir entre les régions et la S.N.C.F. (exemple : projet d'amélioration de la desserte du Val de Durance, acquisition de matériel roulant par la Région Picardie).

L'année 1984 marquera donc vraisemblablement un tournant dans l'organisation des dessertes ferroviaires régionales consécutif aux nouvelles dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs (art. 22) et du cahier des charges de la S.N.C.F.

Les régions et, éventuellement, d'autres collectivités locales peuvent disposer désormais de la responsabilité de l'organisation des services d'intérêt régional (définition des horaires, des liaisons, choix du matériel...) dans le cadre d'une convention avec la S.N.C.F. Les conditions sont ainsi créées pour une meilleure appréhension des besoins.

Ce transfert de responsabilités s'accompagne, conformément aux principes de la décentralisation, d'un transfert de ressources : c'est pourquoi la S.N.C.F. affecte au crédit du compte régional correspondant à chacune des conventions les moyens financiers assurant l'équilibre des services effectués l'année précédant le conventionnement, par prélèvement de cette somme sur la contribution globale versée par l'Etat à la S.N.C.F. au titre des services d'intérêt régional (article 33 du cahier des charges). Cette somme est revalorisée selon des modalités arrêtées par la convention elle-même.

On trouvera en annexe, pour chaque région administrative, la liste au 31.12.1983 des lignes dont l'exploitation a donné lieu à un conventionnement entre la S.N.C.F. et la collectivité locale organisatrice.

#### D. LA SITUATION FINANCIERE

Les résultats comptables de 1983 font apparaître un déficit de 8.381 millions de francs. En revanche, pour 1984, le déficit prévu atteindrait seulement 5.540 millions de francs.

Mais cette amélioration n'est qu'apparente et provient d'un concours exceptionnel de l'Etat à l'assainissement financier de la S.N.C.F. d'un montant de 3.510 millions de francs qui sera reconduit en 1985 pour un montant de 3.250 millions de francs. Sans ce concours, on voit que le déficit pour 1984 atteindrait 9 milliards de francs.

Le tableau reproduit ci-après indique l'évolution des déficits.

#### MONTANT DES DÉFICITS CUMULÉS

(en millions de F)

Exercice	Déficit de l'exercice	Déficits cumulés
1970	—	—
1971	—	—
1972	94,8	94,8
1973	285,3	380,1
1974	79,6	459,7
1975	1 183,0	1 642,7
1976	1 115,9	2 258,6
1977	952,6	3 711,4
1978	1 119,0	4 830,2
1979 (1)	— 108,1 (1)	4 722,1
1980	673,9	5 396,0
1981	2 019,7	7 415,7
1982	6 157,9	13 573,6
1983	8 380,6	21 954,2

(1) Résultat bénéficiaire.

Les concours de l'Etat à la S.N.C.F. s'élèveront, l'an prochain, à 33,5 milliards de francs selon la répartition suivante dans laquelle on notera, en particulier, que le poids des charges de retraite demeure toujours aussi excessif :

### CONCOURS A LA S.N.C.F.

(en milliers de francs)

Dépenses ordinaires et crédits de paiement	1984	1985
<b>TITRE IV - Interventions publiques</b>		
45-42/10: Contributions de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional	3 170 000	3 350 000 (+ 5,7 %)
45-44/10: Concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S.N.C.F.	3 510 000	3 250 000 (-7,4 %)
45-45/10: Contribution aux charges d'infrastructures	10 038 360	10 610 316 (+ 5,7 %)
46-41/20 et 40: Paris: Indemnité compensatrice S.N.C.F. et réductions de tarifs S.N.C.F. banlieue	873 100 + 74 600	949 000 72 000
	947 700	1 021 000 (+ 7,8 %)
46-42/10: Compensation pour tarifs sociaux S.N.C.F.	1 404 000	1 470 000 (+ 4,7 %)
47-41/10: Charges de retraite de la S.N.C.F.	13 081 000	13 852 000 (+ 5,8 %)
<b>Total Titre IV</b>	<b>32 151 060</b>	<b>33 553 000</b> (+ 4,3 %)
<b>TITRE III</b>		
37-43/10: Transports de défense - chemin de fer	5 130	5 027 (-2 %)
<b>Total général</b>	<b>32 156 190</b>	<b>33 558 343</b> (+ 4,3 %)

Quant à l'endettement de la Société nationale, il s'élevait au 31 décembre 1983 à près de 70 milliards de francs dont 32,5 milliards de francs en devises étrangères.

(en millions de francs)

	1979	1980	1981	1982	1983
<b>Total à long terme</b>	27 101	33 151	40 116	51 516	61 973
<b>EUROFIMA</b>	3 124	3 598	4 755	6 015	7 679
<b>Ensemble</b>		+ 20,6 %	+ 23 %	+ 28,2 %	+ 21 %
<b>dont devises</b>	30 225	36 749	44 871	57 531	69 652
	8 928	10 775	15 291	23 141	32 529

Enfin, les frais financiers se sont élevés en 1983 à 8 529 millions de francs. Le tableau suivant retrace leur évolution depuis 1973 :

### ÉVOLUTION DES CHARGES FINANCIÈRES

(en millions de francs)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Charges des emprunts à long terme	943,0	1 007,1	1 093,6	1 274,9	1 510,0	1 736,2	2 004,8	2 215,6	2 998,0	4 921,0	6 638
Charges de location vente et crédit bail	136,3	180,9	249,6	306,6	361,8	438,8	493,7	519,2	630,2	871,1	1 150
Charges des emprunts à court terme	188,5	370,8	254,9	288,8	377,5	379,5	425,0	563,2	729,3	843,4	730
Total	1 267,8	1 558,8	1 598,3	1 870,3	2 249,3	2 554,5	2 923,5	3 318,0	4 357,5	6 635,5	8 529

On voit ainsi que de 1981 à 1983, l'endettement de la S.N.C.F. et ses frais financiers ont, en gros, été multipliés par 2. Certes, on peut observer qu'en 1983, la croissance de la dette et des charges financières a été moindre qu'en 1982, et que pour 1985 les concours de l'État progressent de 4,3 % au lieu de 17,9 % en 1984, mais il serait bien prématuré de tirer de ces constatations la conclusion d'un redressement durable de la situation financière de la S.N.C.F.

### III. LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Les crédits (DO + CP) pour les transports collectifs urbains s'élèvent à 5,7 milliards de francs, enregistrant ainsi une progression de 8,1 % par rapport à 1984. Les autorisations de programme augmentent de 12,9 %.

#### A. LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS PARISIENS

Les contributions de l'Etat à l'exploitation des transports collectifs parisiens sont en progression globale de 7,4 % par rapport à la loi de finances initiale de 1984.

En ce qui concerne les investissements, 300 millions de francs serviront à financer des réalisations d'infrastructures dans la région Ile-de-France.

#### 1) L'évolution du trafic

L'évolution du trafic du métro et des autobus à Paris et en banlieue, pendant les cinq dernières années ainsi que durant les six premiers mois de 1984, a été la suivante :

RESULTATS BRUTS DU TRAFIC (en millions de voyages)	1979	1980	1981	1982	1983	1984 (six premiers mois)
Réseau métropolitain ....	1.108,7	1.095,4	1.110,9	1.131,3	1.157,9	608,9
Réseau routier Paris .....	324,1	324,7	313,7	313,6	320,4	166,7
Réseau routier banlieue ..	437,6	423,5	410,7	428,0	454,4	240,7
Ensemble réseau routier ..	758,7	747,8	724,4	741,6	774,8	407,4
<b>TOTAL.....</b>	<b>1.867,4</b>	<b>1.843,2</b>	<b>1.835,4</b>	<b>1.872,9</b>	<b>1.932,7</b>	<b>1.016,3</b>

## 2) Les travaux en cours

### – Prolongement de lignes de métro en cours

Le prolongement de la ligne n° 7 à Villejuif se poursuit activement. Il comprend quatre stations nouvelles et 3,6 km de tracé. La deuxième étape Kremlin-Bicêtre-Villejuif III devrait être mise en service fin février 1985.

Le prolongement de la ligne n° 5 à Bobigny-Préfecture –deux stations nouvelles, 3,4 km de tracé– se poursuit également. La voie est déjà entièrement posée ; le faisceau de voies de garage et d'aires de lavage est en cours d'équipement ; l'aménagement des stations provisoirement dénommées « Carrefour des Limites » et « Bobigny Préfecture » est engagée. La mise en service est prévue pour mai 1985.

Le prolongement de la ligne n° 7 à la Courneuve Quatre Routes –une station nouvelle, 1,2 km de tracé– est la deuxième phase du prolongement de cette ligne en banlieue, dont la première phase à Fort d'Aubervilliers a été ouverte en octobre 1979. La mise en service de nouvelles installations de garage en mars 1984 a porté la capacité de garage du terminus de 3 à 11 trains de 5 voitures. Le prolongement à la Courneuve (215 millions de francs valeur janvier 1983) a débuté en 1983 pour être mis en service fin 1986.

Le contrat de plan signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 17 avril dernier prévoit le lancement d'une opération concernant l'amélioration de la desserte du quartier de la Défense. Une décision devrait être prise de façon à permettre l'engagement de la solution retenue avant la fin du IXe Plan.

Le projet de prolongement de la ligne n° 1 à la Défense complète l'actuelle desserte de type R.E.R. et S.N.C.F.–banlieue par une desserte plus fine de type métro ; il comprend la construction de deux stations et de 1,8 km de tracé. Le développement en cours du secteur et la réduction du coût du prolongement, grâce à l'utilisation d'une partie des emprises de l'autoroute A 14, conduisent à un taux de rentabilité élevé de 20 %. Les travaux sont estimés à 500 MF (valeur 1984).

Enfin, les travaux consistant à réaliser les mesures conservatoires, permettant ainsi la réalisation ultérieure du prolongement du métro pour partie sur les emprises d'A 14, ont été financés dès l'année 1983 et entrepris, en particulier la réalisation de l'ouvrage qui permettra le franchissement de la bretelle d'Autoroute. Cet ouvrage a été achevé dans le courant du 2e trimestre 1984.

Le prolongement de la ligne 13 à Asnières-Gennevilliers III –deux stations nouvelles, 1,3 km de tracé– dont le taux de rentabilité atteint 10,4 % n'étant pas inscrit au contrat Etat-Région pour l'exécution du 9e Plan, pourrait être engagé ultérieurement.

Au-delà de ces opérations, d'autres prolongements de métro pourront être envisagés en fonction des résultats des études en cours et notamment des études comparatives avec des dessertes par modes plus légers.

– *le R.E.R.*

Les 300,2 millions de francs dont est dotée l'Ile-de-France sont affectés pour l'essentiel à des opérations concernant la ligne A du R.E.R. et portant sur son alimentation en énergie, sur le pilotage automatique de rames, sur la réalisation de l'interconnexion Ouest, ainsi qu'à la poursuite de la réalisation de la liaison Vallée de Montmorency-Invalides, et enfin à des aménagements de voirie en vue d'améliorer les conditions de circulation des autobus. Il convient de signaler que ces crédits s'inscrivent dans le cadre de l'application du contrat de plan passé entre l'Etat et la région Ile-de-France le 17 avril 1984, contrat dans lequel le volet transports collectifs représente 30 % de l'ensemble des dépenses d'investissement.

– *le réseau d'autobus de banlieue*

En 1984, hormis la création d'un service urbain à Garges les Goneses et la desserte par la ligne 215 de l'aérogare d'Orly Ouest en direction de Paris, le réseau R.A.T.P. doit rester à peu près stationnaire : le service passe de 93,8 millions de voitures-kilomètres en 1983 à 93,50 millions de voitures-kilomètres en 1984 sur le réseau d'autobus de banlieue et de 13,60 millions de voitures-kilomètres à 13,76 millions de voitures-kilomètres sur les réseaux affrétés.

### 3) La situation financière de la R.A.T.P.

On trouvera ci-après le bilan financier de la R.A.T.P. pour 1983 tel qu'il est retracé dans le compte d'exploitation générale.

Les recettes directes se sont élevées à 4.182 millions de francs représentant ainsi 34,18 % du montant total des charges d'exploitation.

Les aides des collectivités publiques pour 1983 se répartissent de la manière suivante :

– Etat :

● Indemnité compensatrice .....	3.214 MF
● Tarifs réduits .....	110 MF
<i>Total</i> .....	<i>3.324 MF</i>

– Collectivités territoriales :

● Indemnité compensatrice .....	1.378 MF
● Tarifs réduits .....	147 MF
● Subventions pour dessertes déficitaires .....	29 MF
<i>Total</i> .....	<i>1.554 MF</i>

– Syndicat des Transports parisiens :

● Compensation de réductions tarifaires .....	1.951 MF
● Reliquat de versement de transport .....	258 MF
<i>Total</i> .....	<i>2.209 MF</i>

## **B/ LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE**

### **1) Les investissements prévus**

740 millions de francs (au lieu de 594 en 1984), soit une progression de 24,4 %) sont prévus en faveur des investissements de transports collectifs urbains en province, répartis de la manière suivante :

– 137,4 millions de francs pour la réalisation de tramways, à Grenoble, Strasbourg et Toulouse ;

– 251,1 millions de francs pour les contrats de développement : ces crédits doivent permettre le développement des réseaux de transports collectifs urbains par l'intermédiaire de contrats pluriannuels (1 ou 3 ans au maximum non renouvelables) ;

– 257,5 millions de francs pour les métros de Marseille et de Lyon, soit une progression de 87,9 % par rapport à 1984 ;

– 94 millions de francs sont affectés aux études, recherches, développement et expérimentation en matière de transports collectifs urbains.

### **2) L'extension de la taxe sur les employeurs**

Depuis le 1er juillet 1983, près de 60 agglomérations de 30.000 à 100.000 habitants ont décidé d'instaurer le versement transport, portant ainsi à plus de 110 le nombre des bénéficiaires.



## IV. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

### A. L'EVOLUTION DU TRAFIC

Le trafic routier de marchandises a enregistré, en 1983, les évolutions suivantes :

– trafic intérieur :

Profession de l'utilisateur	1983				variation en % par rapport à 1982			
	Tonnes	T-KM	dont ≥ 150 KM		T.	T.K.	dont ≥ 150 KM	
			T.	T.K.			T.	T.K.
Compte d'autrui	437 000	53 600	114 000	42 100	- 8,6	- 3,8	- 7,3	- 4,3
Compte propre	795 000	33 300	58 000	15 600	- 5,5	- 4,6	- 7,9	- 6,6
Ensemble	1 232 000	86 900	172 000	57 700	- 0,0	- 4,1	- 7,5	- 4,9

(en milliers de tonnes)

(en millions de tonnes-kilomètres)

Les données provisoires pour le premier trimestre 1984 font apparaître une augmentation des trafics de l'ordre de 8,4 %, en tonnages, et 4,6 % en tonnes-kilomètres, par rapport au 1er trimestre 1983.

### TRAFIC INTERNATIONAL

(en millions de tonnes)

Sens et Pays	Tonnage sans rupture de charge	Variations en %	Tonnage sous pavillon français	Variations en %	Part du pavillon français
IMPORT					
C. E. E.	35,98	+ 4,3	15,22	+ 0,3	42 (- 2)
Tous pays	40,93	- 4,5	16,95	+ 3,0	41 (- 1)
EXPORT					
C. E. E.	34,17	- 10,8	14,90	+ 4,9	44 (- 2)
Tous pays	41,11	+ 11,7	18,54	+ 9,5	45 (- 1)

Les résultats du premier trimestre 1984 se traduisent par :

- une forte progression des trafics d'exportation routiers, par rapport au 1er trimestre 1983 (CEE + 9,0 % ; tous pays + 12,6 %) et la poursuite de la diminution des trafics d'importation ;

- une évolution parallèle, mais davantage marquée, du volume de trafics directs effectués par des transporteurs français dans les deux sens ;

- un début de rétablissement de la part du marché (en %) assurée par le pavillon français à l'exportation et un arrêt de la dégradation à l'importation ;

- l'activité des bureaux régionaux de fret a enregistré au cours de l'année 1983 une diminution de 5,7 % par rapport à l'année 1982.

Au premier semestre 1984, cette activité est en retrait de 4,8 % sur le premier semestre 1983.

## ***B. LA SITUATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT***

Les difficultés des transporteurs routiers de marchandises peuvent être évalués à travers un certain nombre d'indicateurs :

- le nombre de défaillances d'entreprises a augmenté de 8,2 % en 1983 par rapport à 1982 ; au premier semestre 1984, ce nombre est en augmentation de 5,9 % par rapport au premier semestre 1983 ;

- le nombre de licenciements pour cause économique intervenus dans les activités soumises au contrôle de l'Inspection du Travail dans les transports routiers et auxiliaires de transports a augmenté de près de 11 % de 1982 à 1983 ; les chiffres pour les cinq premiers mois de l'année font apparaître une hausse de 19,7 % par rapport à la même période de 1983.

## ***C. L'AIDE DE L'ETAT***

Il faut d'abord rappeler qu'à la suite des mouvements de février 1984, plusieurs mesures ont été prises en faveur des transporteurs routiers :

- mesures ponctuelles d'amélioration des procédures douanières et des conditions de circulation ;

- mesures tendant à assurer l'avenir de la profession et la compétitivité des transports routiers ;

- mesures financières relatives au financement des entreprises (accès aux prêts CODEVI), aux tarifs et à la fiscalité.

Pour 1985, le projet de loi de finances prévoit que le taux de déduction de 50 % de la TVA afférente au gazole s'appliquera à partir du 1er mai 1985 (au lieu du 1er novembre 1985) et que les transporteurs internationaux pourront déduire 50 % de la T.V.A. afférente aux achats de gazole effectués dès le 1er novembre 1984 ; le taux de déduction devra atteindre progressivement 100 % en 1987. Cependant, l'allègement relatif ainsi recherché est plus que compensé par la hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers projetée par la loi de finances pour 1985 qui s'ajoute à celle de la taxe parafiscale au profit de la caisse nationale de l'énergie qui est augmentée systématiquement au dernier trimestre 1984. Cette surcharge fiscale prévue jusqu'au 10 avril 1985 représente un accroissement de 12,89 % pour la fiscalité spécifique, c'est-à-dire 18 centimes par litre de gazole. On retire ainsi et bien au-delà ce qui a été accordé au titre de la T.V.A. puisque 10 % de T.V.A. déductible représentent 6 centimes.

Le projet de budget prévoit encore que l'Etat poursuivra une action d'impulsion répondant aux objectifs suivants :

- développer les implantations à l'étranger ;
- renforcer les points d'appui du commerce extérieur en France : construction de plateformes et de centres routiers ;
- développer les transports combinés : aide à des centres de transports combinés ; aide à la création de nouvelles lignes en France et à destination de l'Allemagne ;
- améliorer la maîtrise des chaînes de transports par les PPE : informatisation et amélioration de la gestion des entreprises ;
- créer ou améliorer des aires de pesées et des bureaux régionaux de fret.

De plus, 13,8 millions de francs sont prévus pour améliorer la formation professionnelle des conducteurs routiers.

Ces mesures, au demeurant limitées, constituent plutôt un simple saupoudrage et il est permis de se demander s'il ne serait pas plus efficace de concentrer l'action de l'Etat sur des mesures plus utiles comme, par exemple, la promotion du pavillon routier français dans le commerce extérieur.

## EXAMEN EN COMMISSION

Votre commission observe que malgré le ralentissement constaté à propos de l'accroissement du déficit de la S.N.C.F. et de la progression des concours publics, rien ne permet d'affirmer que l'Etat soit parvenu à assurer la maîtrise de l'évolution de cette catégorie de dépenses publiques. Les succès techniques ne doivent pas faire oublier que la situation financière de la S.N.C.F. demeure très préoccupante.

Votre commission observe également que le contrat de plan Etat-S.N.C.F. demeure à l'état de projet et se demande combien de temps encore dureront les incertitudes à son sujet, notamment en ce qui concerne les règles de transfert des dotations de l'Etat aux régions pour les services ferroviaires régionaux et leur évolution ultérieure. Elle renouvelle ses critiques de l'an dernier à propos du T.G.V.- Atlantique en faisant remarquer que si les récents travaux d'électrification ont permis de gagner une vingtaine de minutes sur le trajet Paris-Nantes, le T.G.V. aboutira à un gain de temps du même ordre, mais pour un coût d'au moins 12 milliards de francs.

A propos du transport routier, la commission, tout en reconnaissant les difficultés des problèmes, regrette que les mesures relatives à la T.V.A. sur le gazole soient récupérées par le biais de la hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

**Au total, conformément aux conclusions de son rapporteur pour avis, la commission des Affaires économiques et du Plan a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat en ce qui concerne les crédits des transports terrestres pour 1985.**

## ANNEXE

Liste au 31 décembre 1983 des lignes dont l'exploitation  
a donné lieu à un conventionnement entre la S.N.C.F.  
et la collectivité locale organisatrice

Section de ligne	Organisme signataire	Fer	Route
<b>ALSACE</b>			
Strasbourg - Mulhouse ..... (Métralsace)	EPR Alsace	X	
Mulhouse - Bâle .....	- -	X	
Mulhouse - Chalampé .....	Dpt. Haut-Rhin	X	
<b>AQUITAINE</b>			
Bordeaux - Mont-de-Marsan ....	Dpt. des Landes	X	
Libourne - Bergerac (1) .....	ville de Bergerac		X
<b>BRETAGNE</b>			
Auray - Quiberon .....	SIVOM Auray Betz Quiberon Dpt. des Côtes-du-Nord	X	
Guingamp - Paimpol (2) .....	Commune de Luitré	X	
Desserte de Luitré .....			X
<b>CENTRE</b>			
Pithiviers - Étampes, Orléans, Malsherbes .....	Dép. du Loiret		X
<b>FRANCHE-COMTÉ</b>			
Haut-Jura** .....	EPR Franche Comté	X	X
Axe du Doubs*** .....	- - -	X	
Dampierre sur Salon .....	Association de communes		X
<b>LANGUEDOC - ROUSSILLON</b>			
Ax-les-Termes - La Tour de Carol Desserte de Bédarieux (1) .....	État + Département Pyrénées-Orientales	X	X
<b>LIMOUSIN</b>			
Limoges - Ussel .....	EPR Limousin	X	
Limoges - Angoulême .....	- -	X	
St-Yvieix - Limoges .....	- -	X	
Limoges - Guéret .....	- -	X	
Limoges - Poitiers .....	Dpt. de la Vienne	X	
Limoges - Eymoutiers (3) .....	Dpt. de la Vienne & Corrèze	X	

(1) Service hebdomadaire.

(2) Nouvelle convention 83.

\*\* Haut-Jura = Revermont = Saint-Amour - Dijon et St-Claude - Dôle.

\*\*\* Axe du Doubs - Dijon - Jelfort.

(3) Service hebdomadaire.

Section de ligne	Organisme signataire	Fer	Route
<b>LORRAINE</b>			
Nancy - Remiremont . . . . . (Métrovosges I)	Dpts Meurthe-et-Moselle & Vosges	X	
Nancy - St-Dié . . . . . (Métrovosges II)	- - - -	X	
Nancy - Metz - Thionville . . . . . (Métrolor)	Dpts Moselle & Meurthe-et-Moselle	X	
<b>HAUTE-NORMANDIE</b>			
Bréauté - Fécamp . . . . .	EPR Haute-Normandie	X	X
<b>MIDI-PYRÉNÉES</b>			
Faix - Ax-les-Termes . . . . .	EPR Midi-Pyrénées	X	
Toulouse - Figeac . . . . .	- - -	X	
Toulouse - Pau . . . . .	- - -	X	
Montréjeau - Toulouse . . . . .	- - -	X	
Toulouse - Auch . . . . .	- - -	X	
Auch - Montauban . . . . .			X
Brive - Rodez . . . . .	Dpts Lot & Aveyron	X	
<b>NORD - PAS-DE-CALAIS</b>			
Ensemble des lignes du Nord - Pas-de-Calais + desserte Lille - Ascq . . . . .	C.U. de Lille	X	
<b>PAYS DE LOIRE</b>			
Nantes - Cholet . . . . .	EPR Pays de Loire	X	
Angers - Le Mans . . . . .	- - -	X	
Nantes - Redon - Le Croisic . . . . .	- - -	X	
Nord Vendée . . . . .	EPR Pays de Loire		X
<b>POITOU - CHARENTE</b>			
Royan - Saintes . . . . .	SIVOM - Côte de Beauté	X	
<b>PROVENCE - CÔTE-D'AZUR</b>			
Cannes - Vintimille . . . . . (Métrazur)	Dpt. Alpes-Maritimes	X	
Marseille - L'Estaque . . . . .	Ville de Marseille	X	
Cannes - Ranguin . . . . .	Synd. Intercommunal	X	
<b>RHÔNE - ALPES</b>			
Lyon - St-Étienne . . . . . (Stélyrail)	Dpt. Rhône & Loire	X	