

---

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1985

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1986, 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 Poullie, 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, Amédée Bouquerel, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Louis de Catuelan, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Yves Goussebaire-Dupin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kausa, Pierre Lacour, Robert Laucourret, Bernard Laurent, France Léchenaux, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Maillé, René Martin, Paul Maasson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvost, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Ivan Renar, Michel Rigou, Roger Rincaset, Josselin de Rohan, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 2951 et annexes, 2957 (annexe n° 41), 2962 (tome XVII), et in-8° 893.

Sénat : 95 et 96 (annexes nos 33, 35 et 36) [1985-1986].

## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	3
<b>I. LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS</b> .....	5
<i>A. L'évolution du trafic de la S.N.C.F.</i> .....	5
1) Le trafic voyageurs .....	5
2) Le trafic marchandises .....	6
<i>B. Les difficultés financières</i> .....	6
1) L'importance des concours de l'Etat .....	7
2) Le poids du régime de sécurité sociale .....	8
<i>C. Les projets d'équipement</i> .....	9
1) Les projets d'équipement et de modernisation .....	9
2) Les conventions entre les collectivités locales et la S.N.C.F. ....	13
3) Le problème de la sécurité .....	14
<b>II. LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS</b> .....	15
<i>A. Les transports publics en région parisienne</i> .....	15
1) L'évolution du trafic .....	15
2) Le programme d'équipement .....	16
3) Les résultats financiers .....	19
<i>B. Les transports collectifs urbains en province</i> .....	20
<b>III. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES</b> ..	20
<i>A. L'évolution du secteur</i> .....	20
<i>B. L'aide de l'Etat</i> .....	21

Mesdames, Messieurs,

Les crédits de la section « transports intérieurs » du budget du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports, pour l'année 1986, ont été particulièrement touchés par les impératifs de rigueur budgétaire, puisqu'ils marquent un recul de 2,8% par rapport à l'année précédente.

Ils s'élèvent ainsi à 45,17 milliards de francs courants, contre 46,45 milliards de francs soit, en francs constants, une régression de l'ordre de 6%.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan tient en outre à signaler que la section des « transports intérieurs » est la plus sacrifiée, au sein de l'ensemble de ce budget, puisque celui-ci ne subit une réduction globale que de 1,5%.

Cette évolution défavorable se fait davantage sentir dans le cadre des dépenses en capital ; en effet, les autorisations de programme se voient amputées d'un cinquième, atteignant 4,9 milliards de francs, contre 6,1 milliards de francs en 1985, tandis que les crédits de paiements diminuent de 9,5%, ainsi qu'il apparaît dans le tableau suivant :

	Crédits de paiement			Autorisations de programme		
	1985	1986	86/85 %	1985	1986	86/85 %
Titre III Moyens des services .....	2,15	2,18	+ 1,4 %			
Titre IV Interventions publiques .....	38,9	38,1	- 2 %			
<b>TOTAL des dépenses ordinaires.</b>	<b>41,05</b>	<b>40,28</b>	<b>- 1,9 %</b>			
Titre V Investissements exécutés par l'État .....	4,5	4	- 11 %	4,9	3,9	- 19 %
Titre VI Subventions d'investissement accordées par l'État .....	0,90	0,89	- 1 %	1,3	1	- 23 %
<b>TOTAL des dépenses en capital .</b>	<b>5,4</b>	<b>4,89</b>	<b>- 9,5 %</b>	<b>6,1</b>	<b>4,9</b>	<b>- 20 %</b>
<b>TOTAL DES CRÉDITS .....</b>	<b>46,45</b>	<b>45,17</b>	<b>- 2,8 %</b>	<b>6,1</b>	<b>4,9</b>	<b>- 20 %</b>

**Laissant à votre commission des Finances le soin d'étudier plus avant les dispositions strictement budgétaires relatives aux transports terrestres, votre commission des Affaires économiques et du Plan vous propose, dans cet avis, d'examiner la situation de nos transports ferroviaires et routiers au cours de l'année 1984 et au début de 1985, période au cours de laquelle l'actualité a fréquemment attiré notre attention sur leurs difficultés.**

## I. LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Depuis trois ans, la S.N.C.F. a connu de profonds changements juridiques. La loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) a redéfini, en 1982, sa mission de service public et ses nouveaux rapports avec l'Etat. Le renouvellement de son cahier des charges en 1983, puis la signature d'un contrat de plan avec l'Etat, acquise tardivement en avril 1985, ont précisé les engagements réciproques des pouvoirs publics et de l'entreprise, devenue établissement public à caractère industriel et commercial.

### A. L'EVOLUTION DU TRAFIC DE LA S.N.C.F.

#### 1) Le trafic voyageurs

L'évolution du trafic voyageur de la S.N.C.F., en milliards de voyageurs/kilomètres est la suivante :

	1983	1984	% d'augment. 1984/1983	estimation 1985 au 30 juin 1985	% estimé d'augment. 1985/1984
Réseau principal .....	30,45	52,01	+ 3,1	52,60	+ 1,1
dont T.G.V. ....	5,34	7,73	+ 44,7	8,40	+ 8,7
Banlieue de Paris .....	7,97	8,20	+ 2,9	8,35	+ 1,8
<b>TOTAL .....</b>	<b>58,42</b>	<b>60,21</b>	<b>+ 3</b>	<b>60,95</b>	<b>+ 1,2</b>

Ce tableau fait apparaître une hausse de 3% du trafic sur le réseau principal, due pour une grande partie à la fréquentation des lignes desservies par le train à grande vitesse (T.G.V.) : l'ensemble du trafic T.G.V. a crû de 45% entre 1983 et 1984.

On peut également noter, et ce pour la première fois depuis de nombreuses années, une augmentation des trajets effectués en première classe puisque, sur le réseau principal, ce trafic passe de 6,62 milliards de voyageurs/kilomètres à 6,93, soit une progression de 4,7%, plus forte que celle observée en seconde classe (+ 2,9%). Cette évolution résulte d'une action positive de l'entreprise pour améliorer la qualité du service en première classe qui, jusqu'à présent, ne justifiait plus la différence de tarif.

La hausse enregistrée au cours du premier semestre de l'année 1985 laisse présager d'une évolution positive pour l'année pleine, quoique inférieure de plus de la moitié par rapport à l'année précédente. Pour 1986, les prévisions effectuées dans le cadre du contrat de plan tablent sur un trafic de 53,12 milliards de voyageurs/kilomètres pour le seul réseau principal.

## 2) Le trafic marchandises

L'évolution du trafic marchandises de la S.N.C.F., en milliards de tonnes/kilomètres, figure dans le tableau suivant :

	1983	1984	% de variation 1984/1983	estimation 1985 au 30 juin 1985	% estimé de variation 1985/1984
Ensemble du trafic marchandises .....	59,4	60,1	+ 1,25	59,1	- 1,73

Le trafic ferroviaire de marchandises a progressé en 1984, en raison de la conjoncture économique favorable enregistrée au cours de cette année. Cette progression s'est cependant réalisée aux dépens de la voie navigable, dont le trafic a chuté de 6 % durant la même période.

Le transport de marchandises liées à l'industrie lourde, de même que des produits agro-alimentaires, a progressé de 1,5%. Les transports combinés ont bénéficié d'une hausse de 4,6%, due à un fort développement du trafic international (+ 9%), compensant la régression du trafic intérieur (- 3%).

Les perspectives pour 1985 laissent augurer d'une évolution nettement moins favorable, puisque le trafic estimé serait inférieur à celui enregistré en 1984. En outre, les comparaisons de trafic entre le premier semestre des années 1985 et 1984 témoigne d'un recul de 2,5%. Dans ces conditions, votre commission s'étonne des hypothèses quantitatives optimistes retenues par le contrat de plan, qui vont à l'encontre de la tendance observée ces dernières années.

Notons enfin qu'en matière de trafic lourd, l'activité de la S.N.C.F. pourrait être concernée par l'adoption du plan d'aide au secteur de la batellerie, adopté en septembre 1985.

## B. LES DIFFICULTES FINANCIERES

Le contrat de plan, pour la période 1985-1989, passé entre l'Etat et la S.N.C.F., a été signé le 26 avril dernier, après une élaboration d'environ deux ans.

Le principal objectif assigné à l'entreprise réside dans l'équilibre financier qui doit être atteint en 1989. Si cet objectif semble des plus louables à votre commission, force lui est de constater que cette exigence figurait déjà dans le contrat d'entreprise de 1979 et le cahier des charges de 1983 et n'a toujours pas été remplie : le déficit d'exploitation pour 1985 s'élèverait à plus de 5 milliards de francs, contre 6,1 milliards de francs l'année précédente, son déficit cumulé atteignant 28 milliards de francs.

### 1) L'importance des concours de l'Etat

L'évolution des concours publics accordés à la S.N.C.F. est retracée dans le tableau suivant, pour la période 1979-1984, exprimés en milliards de francs courants :

<b>BUDGET DE L'ÉTAT</b>	<b>1979</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>	<b>1982</b>	<b>1983</b>	<b>1984</b>	<b>1985</b>
Contribution aux charges de retraite .....	6,3	7,47	8,81	10,05	11	13,5	14,13
Contribution aux charges d'infrastructure (dont passages à niveau) .....	3,92 (0,43)	4,42 (0,46)	5 (0,5)	5,61 (0,54)	9,14 -	10,04 -	10,61 -
Compensation pour mission de service public .....	1,66	1,85	2,12	2,32	2,84	3,35	3,52
Subvention forfaitaire .....	3,3	2,6	3,09	2,98	-	3,51	3,25
Réductions diverses (voyageurs) .....	1,65	1,78	2,09	2,47	2,67	2,84	3,08
Indemnité compensatrice banlieue .....	0,43	0,48	0,62	0,84	0,88	0,9	0,87
Réductions tarifaires (marchandises) .....	0,1	0,13	0,14	0,16	0,2	0,14	0,17
Compensations services voyageurs .....	0,23	0,27	0,31	0,34	0,31	-	-
Compensation des insuffisances tarifaires .....	-	0,19	0,47	0,33	-	-	-
<b>TOTAL</b> .....	<b>17,6</b>	<b>19,2</b>	<b>22,6</b>	<b>25,1</b>	<b>27</b>	<b>34,3</b>	<b>35,6</b>
<b>COLLECTIVITES ET ORGANISMES PUBLICS</b>							
Syndicat des transports parisiens .....	1,18	1,3	1,46	1,63	1,85	2,08	2,37
Collectivités .....	0,24	0,28	0,36	0,47	0,49	0,52	0,52
(dont indemnité compensatrice banlieue) .....	(0,18)	(0,20)	(0,27)	(0,36)	(0,38)	(0,39)	(0,37)
Caisse Nationale d'assurance vieillesse .....	0,43	0,4	0,43	0,44	0,49	0,36	0,35
<b>TOTAL</b> .....	<b>1,85</b>	<b>1,98</b>	<b>2,25</b>	<b>2,54</b>	<b>2,83</b>	<b>2,96</b>	<b>3,24</b>
<b>TOTAL DES CONCOURS PUBLICS A LA S.N.C.F.</b> .....	<b>19,45</b>	<b>21,18</b>	<b>24,9</b>	<b>27,6</b>	<b>29,9</b>	<b>37,25</b>	<b>38,9</b>
(+ dotation en capital) .....			1	1	2		

Ces dotations correspondent à l'ensemble des concours de l'Etat à l'entreprise, les seuls crédits affectés à la S.N.C.F., au titre du budget des transports, s'élevant en 1986 à 32,4 milliards de francs, contre 33,5 milliards de francs l'année précédente, soit une réduction de 3,5%.

En outre, afin d'alléger la charge d'endettement de l'entreprise, résultant notamment de l'absence de fonds propres de l'ancienne S.N.C.F., l'Etat versera encore en 1986 un concours exceptionnel de 3 milliards de francs, contre 3,25 milliards en 1985, sur un chapitre intitulé « concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S.N.C.F. »

La S.N.C.F. souffre, en effet, d'un fort endettement, ainsi que l'ont souligné les travaux de la commission de contrôle sénatoriale qui a rendu public son rapport le 21 mai dernier, présenté par notre collègue Paul Masson.

De 1979 à 1984, l'encours total des dettes de l'entreprise, y compris EUROFIMA, est passé de 25,5 milliards –dont 8,9 en devises étrangères– à 74,2 milliards de francs courants, dont 36,6 en devises.

On note ainsi la très forte augmentation des capitaux empruntés, qui induit un alourdissement des charges financières de la S.N.C.F. (11,5 milliards de francs en 1984, soit une hausse de près de 3 milliards de francs par rapport à l'année précédente) et comporte des risques liés à l'accroissement des engagements en devises.

## **2) Le poids du régime de sécurité sociale**

La contribution de l'Etat au compte retraites de la S.N.C.F. est fixée par l'article 30 du cahier des charges de l'entreprise, approuvée par décret n° 83-817 du 13 septembre 1983.

Elle est égale à la différence entre les charges des prestations de retraites et, essentiellement, la somme constituée par le montant de la compensation inter-régimes et le produit des cotisations patronales et salariales dites « cotisation normalisée » (soit 36% des salaires).

Les perspectives d'évolution de cette contribution dépendent des trois facteurs suivants :

1.- Le rapport démographique à moyen terme du régime de retraites des cheminots.

Celui-ci, très défavorable depuis plusieurs années, se situe pour 1985 à 0,60, soit 0,6 cotisant pour un retraité. Or, il n'apparaît pas qu'il puisse s'améliorer d'ici 1990 dans la mesure où, si l'on prévoit une diminution du nombre de retraités (362 000 en 1990 contre 388 500 en 1986), le nombre de cheminots actifs cotisant suivrait la même tendance, retenue dans le cadre du contrat de plan. Le rapport démographique demeurerait pratiquement inchangé à l'horizon 1990.

2.- Le montant reçu par le régime au titre de la compensation de solidarité entre les différents régimes de retraites de base.

Le produit de cette compensation a atteint 348 millions de francs en 1984 et ne peut que demeurer limité dans les années à venir, compte tenu du fait que ce système de compensation, mis en application depuis 1975, est fondé sur une solidarité financière minimale.

3.- Le nouveau produit résultant de l'institution d'un mécanisme de péréquation propre aux régimes spéciaux d'assurance vieillesse, créé par le présent projet de loi de finances et évalué à 1,6 milliard de francs pour 1986.

Cette compensation devrait, dans les années à venir, concourir à la diminution sensible de la contribution de l'Etat. Ainsi, pour 1986, l'aide de l'Etat a été évaluée à 12,3 milliards de francs, soit en francs courants une diminution de 12% par rapport à 1985 et une baisse de 1,5 milliard qui se voit donc plus que compensée par le nouveau système de péréquation.

### **C. LES PROJETS D'EQUIPEMENT**

#### **1) Les projets d'équipement et de modernisation**

Pour faire face à la concurrence de la route et de l'avion, le transport par rail est confronté à l'obligation de développer les lignes de T.G.V. et de moderniser ses grands axes, qui restent les plus rentables.

##### *a) La création de nouvelles lignes de T.G.V.*

##### **● Le T.G.V. Atlantique**

Rappelons qu'à 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. 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. Après une décision semblable émise par la section des travaux publics du Conseil d'Etat, la déclaration d'utilité publique des travaux de construction du T.G.V. Atlantique a été prononcée par décret du Premier ministre en date du 25 mai 1984.

La construction du T.G.V. Atlantique est évaluée à 9 milliards de francs, la S.N.C.F. y consacrant 1,2 milliard en 1985, sur un budget global d'investissement de 8,3 milliards. Notons que ce projet bénéficie de concours en provenance du Fonds spécial de grands travaux –alors que la S.N.C.F. avait financé, à elle seule, la réalisation du T.G.V. Sud-Est– en raison probablement de la moindre rentabilité attendue de cette seconde liaison à grande vitesse.

● Le T.G.V. Est

Ainsi que l'avait annoncé le Président de la République, au cours d'une conférence de presse tenue le 4 avril 1984, le projet de T.G.V. Est est aujourd'hui étudié par un groupe de travail, composé de représentants de l'administration et de la S.N.C.F.

Son rapport, qui devrait être rendu public à la fin de l'année, portera sur la configuration de la liaison franco-allemande, son tracé, son trafic prévisionnel et ses conditions d'exploitation.

● Le T.G.V. Nord

Le projet de T.G.V. Nord, qui pourrait desservir les villes de Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam, a fait l'objet d'un examen, effectué par un groupe de travail tripartite, constitué de représentants des administrations et des réseaux concernés.

D'après le rapport préliminaire remis en juillet 1984, les coûts de construction et d'aménagement ont été évalués à 14 milliards de francs (valeur 1983) dans l'hypothèse d'un système roue-rail et à 22 milliards de francs, dans le cas du système à sustentation magnétique.

Une nouvelle étude devrait être remise aux gouvernements des pays concernés, au début de l'année 1986, afin de permettre la prise d'une décision concrète.

Enfin, le développement à venir d'un réseau européen à grande vitesse pourrait se voir renforcé par la création d'un embranchement du T.G.V. Nord vers la Grande-Bretagne, qui emprunterait la future liaison Transmanche.

La France et la Grande-Bretagne ont été saisies, le 31 octobre dernier, des deux principaux projets concurrents : EUROROUTE, qui prévoit la réalisation d'un pont et d'un tunnel autoroutiers, doublés d'une liaison ferroviaire par tunnel immergé, pour un coût total de l'ordre de 57 milliards de francs et FRANCE-ROUTE, qui propose, pour 27 milliards de francs, la création d'un double tunnel foré permettant la circulation de trains à grande vitesse et de navettes pour le transport des véhicules automobiles.

La faisabilité technique de ces opérations semblant confirmée, le rattachement de la Grande-Bretagne au continent européen –devenu enfin réalité !– pourrait concourir à l'extension du T.G.V. en Europe.

Cependant, aucune dotation ne figure, dans le chapitre 53-41, au titre d'investissements d'études, de développement et d'expérimentations, pour le tunnel sous la Manche.

*b) Les opérations de modernisation*

Il nous faut d'abord observer que les investissements d'intérêt national de la S.N.C.F., telles les opérations d'électrification visant à désenclaver le Massif central, sur la liaison Moret–Nevers, et la Bretagne, sur la ligne Rennes–Saint-Brieuc, bénéficieront de dotations en provenance de la cinquième tranche du Fonds spécial de grands travaux.

En outre, les opérations de modernisation, à l'exclusion de l'électrification des lignes, s'inscrivent dans le cadre du renouvellement normal des équipements arrivés à leur limite d'usure.

L'ensemble des dépenses d'investissements pour 1984 et 1985 est retracé dans le tableau suivant, qui laisse apparaître une baisse de 0,4% entre 1984 et 1985 :

**Dépenses d'investissements pour 1984 et 1985**  
(hors participations financières et armement naval)

Millions de francs courant HT

		1984				1985 (1)			
		RP (2)	Besoin program. normal	Besoin program. spécial	Total	RP (2)	Besoin program. normal	Besoin program. spécial	Total
ELECTRIFICATION	Matériel roulant électrique .....	1 148	605	-	1 753	765	656	-	1 421
	(dont TGV) .....	(460)	(-)	(-)	(460)	(260)	(-)	(-)	(260)
	Installations fixes de traction électrique (IFTE) .....	666	32	30	728	394	13	27	434
DIESELISATION	Pour mémoire (renouvellement du parc de locotracteurs et transformations sur engins existants) .....	143	-	-	143	70	-	-	70
AUTRES OPERATIONS DE MODERNISATION	Matériel roulant .....	1 008	13	-	1 021	1 040	8	-	1 048
	(dont CORAIL) .....	(374)	(-)	(-)	(374)	(336)	(-)	(-)	(336)
	Installations fixes autres qu'IFTE .....	2 990	59	303	3 652	3 074	283	251	3 608
LIGNES NOUVELLES	TGV PARIS-SUD-EST .....	53	-	-	58	-	-	-	-
	TGV ATLANTIQUE .....	135	-	-	135	900	-	-	900
MOBILIER- OUTILLAGE		241	38	-	279	215	42	-	257
<b>TOTAL</b>		<b>6 389</b>	<b>1 047</b>	<b>333</b>	<b>7 769</b>	<b>6 458</b>	<b>1 002</b>	<b>278</b>	<b>7 738</b>

(1) Prévisions

(2) Réseau principal

## 2) Les conventions entre les collectivités locales et la S.N.C.F.

Ces conventions, qui concernent certaines lignes secondaires, dont l'exploitation est actuellement financée, en tout ou partie, par les collectivités locales ou les établissements publics régionaux, recouvrent des situations très diverses.

Ainsi, certaines liaisons 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).

En outre, des opérations ponctuelles de désenclavement ont pu être réalisées par des conventionnements de services, principalement routiers, pris en charge par les collectivités concernées (communes ou groupements de communes).

Enfin, 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.

En 1984, a été engagée la procédure de conventionnement global prévu par l'article 22 de la L.O.T.I. et le cahier des charges de la S.N.C.F.

En application de ces textes, 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, etc.), dans le cadre d'une convention avec la S.N.C.F.

Ce transfert de responsabilité 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 sur la contribution globale versée par l'Etat à la S.N.C.F. au titre des services d'intérêt régional, d'une somme qui est revalorisée selon des modalités arrêtées par la convention elle-même.

Afin de concrétiser ce renforcement du pouvoir des régions, au système de conventions séparées existant antérieurement, s'est substitué celui de conventions uniques : une seule convention est passée entre

chaque région et la S.N.C.F., qui porte sur l'ensemble des liaisons définies par la région et l'entreprise; les conditions sont alors réunies pour promouvoir une politique globale de transport au lieu d'opérations marginales s'ajoutant à la desserte existante.

Sur ces bases, la région Nord-Pas-de-Calais a renouvelé, en juin 1984, sa convention qui venait à expiration. La même année, la région Languedoc-Roussillon s'est engagée dans le conventionnement de quasiment l'ensemble de ses lignes.

En 1985, de nombreuses autres régions ont engagé un processus de conventionnement de leurs services ferroviaires d'intérêt régional: ainsi, les régions Limousin et Pays de Loire ont signé, en mai et juin, une convention globale et celle de Midi-Pyrénées devrait être signée très prochainement.

Le contrat de plan prévoit la possibilité de conventionner la moitié des services régionaux en 1986 pour aboutir, en 1989, à la participation des collectivités locales à l'exploitation des deux tiers du réseau régional.

De plus, outre les conventions d'exploitation, des conventions d'investissement sont intervenues ou vont intervenir entre les régions et la S.N.C.F., tel le projet d'amélioration de la desserte du Val de Durance ou l'acquisition de matériel roulant par la région Picardie

Les premiers éléments statistiques, relatifs aux trafics récemment conventionnés, permettent de constater une augmentation plus forte sur ces relations que sur celles non prises en charge par les autorités locales.

### 3) Le problème de la sécurité

L'été 1985 a été marqué par une succession dramatique d'accidents ferroviaires, alors même que le mode de transport par rail était réputé pour sa sécurité; sur trois accidents, entraînant la mort de quatre-vingt-trois victimes et de multiples blessures, deux sont imputables directement à la S.N.C.F.: celui de Flaujac -en raison de l'absence de moyens techniques de signalisation et d'information à bord des locomotives- et celui d'Argenton-sur-Creuse -dû à une défaillance humaine-.

Outre qu'elles ont entraîné le remplacement à la tête de la S.N.C.F. de M. André Chadeau par M. Philippe Essig, ces catastrophes ont mis en exergue certaines carences d'équipement des voies ferrées et de formation des cheminots.

Les tentatives de contrôle d'aptitude du personnel se sont soldées par des mouvements de grève sauvage, notamment en Savoie, dans l'Isère et dans la Drôme, encouragés par les organisations syndicales qui ont fait de la sécurité le thème dominant de leur campagne pour les élections aux comités d'établissement, le 10 octobre dernier.

Lors de son audition devant votre commission, le 16 octobre dernier, M. Jean Auroux, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, a néanmoins affirmé que « les orientations prises en matière de sécurité sont et seront retenues ».

L'essentiel de la difficulté réside, pour la S.N.C.F., dans le financement des investissements réclamés par le Gouvernement pour améliorer le niveau de sécurité.

Pour répondre aux exigences des pouvoirs publics, l'entreprise devra doubler son rythme d'équipement en liaisons radio, sur le réseau principal, soit un coût de 160 millions de francs par an.

De plus, on estime à une dépense de l'ordre de 2 à 5 milliards, la révision des systèmes de sécurité sur les 5 000 kms de voies uniques que compte encore le réseau national.

Ces dépenses sont difficilement conciliables avec le contrat de plan qui limite à 46 milliards les dépenses d'investissement pour la période de 1985-1989 et l'on peut légitimement craindre que ces équipements de sécurité ne soient réalisés aux dépens du développement du T.G.V.

En outre, et pour ce qui concerne les travaux de remplacement des passages à niveaux, qui constituent un élément important de sécurité, votre rapporteur pour avis tient à manifester son inquiétude devant la politique actuelle, qui tend à faire prendre en charge ces dépenses, non plus par le réseau ferré, mais par le réseau routier. Il souhaiterait obtenir, sur ce point, des éclaircissements et les explications du Gouvernement.

## II. LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

### A. LES TRANSPORTS PUBLICS EN REGION PARISIENNE

#### 1) L'évolution du trafic

##### ● La régie autonome des transports parisiens (R.A.T.P.)

L'évolution du trafic du métro et des autobus à Paris pendant les cinq dernières années, est la suivante :

TRAFIC (en millions de voyages)	1980	1981	1982	1983	1984
Réseau métropolitain .....	1 095	1 111	1 131	1 158	1 179
Réseau routier .....	749,5	725	742	774	779
- Paris .....	325	314	314	320	320
- Banlieue .....	423,5	411	428	454	459
<b>TOTAL</b> .....	<b>1 843,5</b>	<b>1 836</b>	<b>1 873</b>	<b>1 932</b>	<b>1 958</b>

Cependant, la mise en oeuvre d'une nouvelle méthode d'évaluation du trafic des lignes d'autobus, par relevé statistique effectué à l'aide de marches sensibles équipant les autobus, a modifié les résultats obtenus en 1984 et au cours du premier semestre 1985. L'évaluation est ainsi rectifiée :

<b>TRAFIC (en millions de voyages)</b>	<b>1984</b>	<b>Premier semestre 1985</b>
Réseau métropolitain .....	1 179	602,5
Réseau routier .....	750	399
<b>TOTAL</b> .....	<b>1 929</b>	<b>1 001,5</b>

On peut observer, en outre, que les résultats de trafic obtenus au cours du premier semestre 1985, sont inférieurs de l'ordre de 1,5%, à ceux relevés à la même époque l'année précédente.

- Les autres transporteurs

En 1984, le trafic réalisé par les entreprises de transports en commun routiers, regroupées au sein de l'A.P.T.R.P. (association professionnelle des transporteurs de la région parisienne), s'élève à 950 millions de voyageurs/kilomètre, soit 150 millions de personnes transportées.

Le trafic S.N.C.F. en banlieue parisienne est de 8,2 milliards de voyageurs/kilomètre, soit une hausse de 3% par rapport à l'année précédente et correspond au transport de 465,4 millions de personnes (+ 2%).

## 2) Le programme d'équipement

- Le prolongement des lignes de métro

En ce qui concerne les lignes de métro, l'année 1985 a été marquée par l'inauguration de deux prolongements importants.

Il s'agit, d'une part, du prolongement de la ligne n° 7 à Villejuif-Louis Aragon –et de son terminal autobus– qui a été inauguré le 29 mars dernier et, d'autre part, du prolongement de la ligne n° 5 à Bobigny-Préfecture dont la mise en service est intervenue le 26 avril.

En outre, les travaux de prolongement de la ligne n° 7 à La Courneuve se poursuivent activement, l'ensemble des réalisations étant déjà effectué à concurrence des deux tiers au moins.

Enfin, pour ce qui concerne la desserte du quartier de La Défense, il convient de préciser que le prolongement de la ligne n° 1 du métro a fait l'objet de nombreuses études qui ont abouti à une proposition dont les caractéristiques techniques ne sont plus susceptibles aujourd'hui d'être remises en cause.

Cette décision succède à l'abandon d'un projet établi dans les années 1970, qui suivait un tracé entièrement souterrain et une traversée sous-fluviale de la Seine, dont le coût pénalisait lourdement l'opération.

Or, l'évolution des prévisions concernant les besoins routiers a fait apparaître la possibilité d'affecter au métro une voie de circulation dans les ouvrages réservés au passage de l'autoroute A.14, permettant ainsi de concevoir le franchissement du fleuve à l'air libre.

Un avant-projet de ce prolongement, qui offre une meilleure desserte du secteur voisin de la Seine et une excellente correspondance avec le R.E.R. à La Défense, devrait être établi par la R.A.T.P. dans les tous prochains mois. Toutefois, aucune précision n'est encore donnée sur la date d'engagement de cette opération.

#### ● La réalisation d'interconnexion des réseaux

La poursuite et l'achèvement de l'interconnexion des réseaux R.A.T.P. et S.N.C.F. constitue un volet important du développement des transports en commun en région Ile-de-France.

##### - La ligne A du R.E.R.

L'interconnexion Ouest consistera à réaliser, en gare de Nanterre-Préfecture, la jonction de la ligne A avec les lignes S.N.C.F. de Cergy-Pontoise et Poissy, assurant un accès rapide à La Défense et au centre de Paris. En outre, la création d'une gare nouvelle à Conflans-fin d'Oise a été intégrée au projet. L'opération ayant été déclarée d'utilité publique le 24 avril 1984, l'Etat et la région Ile-de-France ont déjà mis en place la majeure partie des autorisations de programme nécessaires à la réalisation de cette opération, dont la mise en service devrait intervenir à la fin de l'année 1987.

##### - La ligne B du R.E.R.

Après le prolongement de l'ancienne ligne de Sceaux jusqu'à la gare du Nord, mis en service en décembre 1981, l'interconnexion dite du « premier degré » avec les lignes S.N.C.F. d'Aulnay-sous-bois, Roissy et Mitry, se réalise par étapes successives : 8 trains ont été connectés en mai 1983, 12 en septembre 1984 et 16 au 30 septembre 1985.

La prochaine étape consistera dans la réalisation de l'interconnexion complète des 20 trains circulant à l'heure de pointe, qui est envisagée pour l'automne 1987.

D'autre part, les travaux de construction de la gare Saint-Michel, engagés en 1983, se poursuivent et devraient s'achever en 1987.

Enfin, les travaux nécessaires au prolongement, à la station Châtelet-Les Halles, des trains S.N.C.F. de banlieue en provenance d'Orry ville, ont été lancés en 1985 par la S.N.C.F. et la R.A.T.P.

Avec cette opération, prévue par le contrat de plan Etat-région, c'est l'intégration de la ligne d'Orry dans le R.E.R. qui est amorcée. Sa mise en service pourrait être réalisée progressivement à partir de 1988.

#### ● Le financement des investissements

A partir de 1984 et, conformément au contrat de plan, le financement des investissements est le suivant :

- Pour les opérations engagées, continue d'être appliquée la clé de financement en vigueur pour les projets d'infrastructure ferrée, au moment de leur engagement, soit 30% de subvention de l'Etat, 30% de subvention de la région et 40% de prêt de la région à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.

- Pour les opérations nouvelles, l'Etat subventionne à 50% les opérations en site propre et à 40% les opérations d'infrastructure. Pour sa part, la région subventionne ces mêmes opérations dans des proportions identiques, accordant de surcroît, pour les opérations d'infrastructure, des prêts bonifiés remboursables à la S.N.C.F. et la R.A.T.P., correspondant à 20% des travaux.

Pour 1986, le budget prévoit le dégagement de 222 millions de francs, destinés à financer les engagements pris par l'Etat dans le cadre du contrat de plan Ile-de-France.

### 3) Les résultats financiers

Le compte d'exploitation de la R.A.T.P. figure dans le tableau suivant :

**COMPTE D'EXPLOITATION DE L'EXERCICE 1984**  
en millions de francs

Dépenses	1983	1984
Consommation .....	1 968	2 125
Impôts et taxes .....	278	329
Charges de personnel .....	7 348	7 921
Dotations aux amortissements .....	1 335	1 410
Autres charges .....	9	12
<b>TOTAL des charges d'exploitation .....</b>	<b>10 938</b>	<b>11 797</b>
<b>CHARGES FINANCIERES .....</b>	<b>1 253</b>	<b>1 458</b>
<b>CHARGES EXCEPTIONNELLES .....</b>	<b>28</b>	<b>25</b>
<b>TOTAL .....</b>	<b>12 219</b>	<b>13 290</b>
<b>+ solde créditeur (5) .....</b>		<b>13 295</b>

Votre commission tient à souligner que la R.A.T.P. souffre aujourd'hui d'une charge d'endettement excessive, puisqu'elle s'élève à 16 milliards, soit une somme supérieure à son chiffre d'affaires et qui induit des frais financiers annuels de l'ordre de 1,7 milliard de francs.

Cette situation dégradée est due au fait que l'entreprise est contrainte d'emprunter notamment auprès de l'Etat et des collectivités territoriales les ressources qu'elle ne tire pas de son exploitation.

Ainsi, en 1984, les recettes directes provenant du trafic de la R.A.T.P. se sont élevées à 4,6 milliards de francs et ont représenté 34,4% du montant total de ses charges d'exploitation.

Pour 1985, les prévisions de recettes s'établissent à 4,9 milliards de francs, soit 34,6% des charges : l'usager ne paie donc qu'un tiers du coût du service qui lui est rendu.

Cet état de fait est imputable à la politique suivie par les pouvoirs publics, qui s'opposent à une évolution suffisante des tarifs pour couvrir les prix de revient. Il en résulte une augmentation des coûts d'exploitation supérieure à la hausse des prix, alors que les tarifs progressent moins vite que l'inflation.

La contribution de l'Etat pour 1986, est en progression de 8,3% et s'élève à 4,4 milliards de francs pour la R.A.T.P., 1 milliard pour la S.N.C.F. et 6,5 millions pour les villes nouvelles. Elle masque, cependant, une augmentation de la dotation à la R.A.T.P. de 10,8%, mais une réduction de 1% pour la S.N.C.F. et de 31,5% pour les villes nouvelles.

Enfin, à titre indicatif, on peut signaler que la fraude entraîne, pour la R.A.T.P., une perte sur la vente de titres de transport estimée, en 1983, à environ 150 millions de francs pour le réseau ferré et à 45 millions pour le réseau d'autobus. On constate cependant une diminution du taux de fraude, qui résulte de la mise en place progressive, dès mai 1982, de personnel de surveillance aux lignes de contrôle, de la campagne de sensibilisation menée auprès du public en septembre 1982 et de la poursuite de l'installation, dans les stations, de dispositifs anti-fraude.

Pour sa part, le coût du vandalisme s'est élevé à 21 millions de francs en 1982 et à 24 millions de francs en 1983, soit un accroissement de l'ordre de 15%.

Le montant des réparations se rapportant aux dégradations du matériel roulant a été estimé à 16 millions de francs en 1983 et celui concernant les bâtiments et installations fixes à 8 millions de francs.

A côté de ce coût direct, les pertes de clientèle dues à l'effet psychologique négatif produit par le vandalisme sur le matériel et les infrastructures, bien que difficilement chiffrables, ne doivent pas être négligées.

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

Les différentes régions devraient bénéficier d'une dotation de 459 millions de francs en 1986, destinés à la réalisation de lignes de métro et de tramways, soit 269 millions de francs, et au financement de contrats de développement et de promotion des transports collectifs urbains, à hauteur de 190 millions de francs.

Ces crédits sont, par rapport à 1985, en régression respectivement de 32% et 24%.

Votre commission ne peut que souhaiter l'engagement effectif de crédits en provenance du Fonds spécial de grands travaux (F.S.G.T.), ainsi qu'il l'a été annoncé, afin d'assurer le financement des métros de Lyon et Marseille et des tramways de Nantes, Grenoble et Toulouse, la desserte de la ville de Strasbourg étant en cours d'étude. Elle considère, en effet, que ces restrictions budgétaires ont, pour double conséquence, d'accroître les charges supportées par les contribuables et de constituer un frein au renouvellement du matériel roulant, ce qui pénalise les constructeurs nationaux de véhicules de transport en commun.

## **III. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES**

Les mouvements sociaux de février 1984 et les rigueurs climatiques de l'hiver 1985 ont attiré l'attention sur les difficultés que rencontre le transport routier de marchandises.

### **A. L'EVOLUTION DU SECTEUR**

Si le parc de véhicules routiers semble en régression depuis quelques années (113 000 véhicules au 1er janvier 1985, contre 122 000 en 1978), l'évolution de la capacité de transport montre une progression de 1,5% entre 1983 et 1984 et se situe 7,3% au-dessus de son niveau de 1978, soit une augmentation de 388 milliers de tonnes.

Le transport pour compte d'autrui, qui constituait 44,7% de la capacité en 1978, en représente 42,5 en 1984 en raison d'une progression moindre (+ 1,9%) que celle du compte propre.

En 1984, le trafic de marchandises, exprimé en milliards de tonnes/kilomètres et réparti en fonction du mode de transport, a été le suivant :

- Trafic ferroviaire .....	59,5 soit 32,6%
- Trafic routier .....	88,3 soit 48,3%
- Trafic fluvial .....	8,9 soit 4,9%
- Trafic par oléoduc .....	25,9 soit 14,2%

Le trafic routier de marchandises effectué par les véhicules dont la charge utile est supérieure à trois tonnes au cours des quatre premiers mois de 1985, fait apparaître une diminution de 8% pour les tonnages chargés et de 1% pour les tonnes/kilomètre produites. Ce recul est plus important que celui enregistré, en la matière, par la S.N.C.F.

En outre, la progression de la part du transport français dans le domaine du transport international, qu'on avait pu enregistrer en 1984, semble remise en cause. En effet, malgré une progression sensible des tonnages transportés par des entreprises françaises, on a assisté à une baisse de 0,7% du pavillon français, qui n'assure plus que 45,8% du trafic routier en provenance et à destination de l'étranger. La solution de ce problème passe donc par l'amélioration de la compétitivité des transporteurs nationaux.

Votre commission observe toutefois avec satisfaction que le nombre de défaillances des entreprises de transport routier, en 1984, a été le plus faible de tous les secteurs d'activité, soit un taux de 5,3%, contre 8,2% en 1983.

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

En 1985, 68,5 millions de francs ont été consacrés au financement d'actions destinées à améliorer la productivité des transports de marchandises, dans le cadre du IXe Plan et d'un sous-programme de son programme prioritaire d'exécution n° 7.

L'action de l'Etat a porté d'une part sur l'encouragement à la modernisation de la gestion des entreprises de transport, grâce à l'aide du Centre de productivité des transports et, d'autre part, sur l'incitation à la réalisation de plates-formes de transport offrant en sus des capacités de

manutention, de stockage et d'emballage, enfin sur l'adaptation, l'extension et le développement, en France, de centres de transport combiné.

Une dotation identique à celle de 1985 est prévue par le budget pour 1986, soit 68,5 millions de francs, mais qui pourrait se voir complétée par une dotation en provenance de la cinquième tranche du F.S.G.T.

Signalons enfin, qu'à la suite des grands froids de janvier 1985, une étude a été menée sur la qualité du gazole, par des représentants des transporteurs. Il a ainsi été convenu d'abaisser de  $-8^{\circ}$  à  $-12^{\circ}$  la température de filtrabilité du carburant et ce, dès l'hiver prochain, afin d'éviter le renouvellement des difficultés rencontrées par le passé.

\*  
\* \*

**La commission des Affaires économiques et du Plan a suivi les propositions de son rapporteur pour avis et a rejeté les crédits inscrits au titre des transports terrestres dans le projet de loi de finances pour 1986.**