

N° 69

---

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1986

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1987, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur

---

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean-François-Poncet, *président* ; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucournet, Jacques Valade, *vice-présidents* ; Serge Mathieu, René Trégouet, Francisque Collomb, Louis Minetti, *secrétaires* ; MM. François Abadie, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barbier, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, André Bohl, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Louis Caiveau, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Jean Colin, Marcel Costes, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Lucien Delmas, Rodolphe Désiré, Georges Dessaigne, Pierre Dumas, André Duroméa, Jean Faure, Philippe François, Roland Grimaldi, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo, André Jarrot, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Marc Lauriol, Guy de La Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, Louis Mercier, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, André Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Jean-Marie Rausch, Michel Rigou, Jean Roger, Josselin de Rohan, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (8<sup>e</sup> législ.) : 363 et annexes, 395 (annexe n° 25), 400 (tome XI) et T.A. 43  
Sénat : 66 et 67 (annexe n° 20) (1986-1987).

---

Lois de Finances - Routes - SNCF.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>I. PRESENTATION DU BUDGET DES TRANSPORTS TERRESTRES POUR 1987</b> .....	5
<b>A. LA SUPPRESSION DU F.S.G.T.</b> .....	5
<b>B. L'EVOLUTION DES CREDITS</b> .....	6
<b>II. LA S.N.C.F.</b> .....	8
1. Les charges financières .....	8
2. La situation financière .....	9
<b>A. LE TRAFIC EN 1985 : DES RESULTATS CONTRASTES</b> .....	10
1. L'évolution positive du trafic passagers .....	10
a) <i>Les résultats annuels</i> .....	10
b) <i>Les lignes à grande vitesse</i> .....	11
c) <i>La politique tarifaire</i> .....	12
2. La baisse du trafic marchandises .....	12
a) <i>L'évolution du trafic</i> .....	12
b) <i>La politique tarifaire</i> .....	14
<b>B. DE LA NECESSITE D'ALLEGER LES CHARGES DE PERSONNEL</b> .....	15
1. Le poids de la main d'oeuvre pour l'entreprise .....	15
a) <i>Les perspectives démographiques et financières du régime des retraites</i> .....	15
b) <i>La politique de réduction des effectifs</i> .....	16
c) <i>Les prévisions pour 1987</i> .....	17

<b>C. LES INVESTISSEMENTS DE L'ENTREPRISE</b> .....	17
1. Les grands projets .....	18
a) <i>Le T.G.V. Atlantique</i> .....	18
b) <i>Le T.G.V. Nord</i> .....	18
c) <i>Etude du T.G.V. Est</i> .....	19
2. Les équipements de sécurité.....	20
a) <i>L'aménagement des équipements</i> .....	20
b) <i>L'amélioration des procédures de sécurité</i> .....	22
c) <i>L'amélioration de la formation du personnel chargé de la sécurité</i> .....	22
3. Les opérations de modernisation et d'extension .....	23
<b>D. LES CONCOURS PUBLICS VERSES A L'ENTREPRISE</b>	23
<b>E. LES LIAISONS D'INTERET REGIONAL</b> .....	24
<b>III. LES TRANSPORTS PUBLICS EN REGION PARI-SIENNE</b> .....	25
<b>A. LA SITUATION ECONOMIQUE ET FINANCIERE DE LA R.A.T.P.</b> .....	25
1. L'évolution du trafic .....	25
2. Les résultats financiers .....	26
a) <i>La situation financière de la R.A.T.P. en 1986</i> .....	26
b) <i>Les charges financières de l'entreprise</i> .....	27
<b>B. LES ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT: LA NECESSITE DES GAINS DE PRODUCTIVITE</b> .....	27
1. La politique tarifaire de l'entreprise .....	27
2. La politique salariale.....	28
3. La recherche des économies.....	28

<b>C. LES INVESTISSEMENTS DE L'ENTREPRISE .....</b>	<b>29</b>
1. Les équipements réalisés. ....	29
2. Le financement des investissements .....	29
<b>IV. LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE.....</b>	<b>31</b>
<b>A. EVOLUTION DES DOTATIONS BUDGETAIRES .....</b>	<b>31</b>
<b>B. LES OPERATIONS CONCERNEES.....</b>	<b>31</b>
<b>V. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES</b>	<b>32</b>
<b>A. EVOLUTION DE L'ACTIVITE DANS LE TRANSPORT     ROUTIER DE MARCHANDISES.....</b>	<b>32</b>
<b>B. LA REGLEMENTATION ROUTIERE.....</b>	<b>32</b>
<b>C. LA POLITIQUE SOCIALE .....</b>	<b>33</b>
<b>D. LA DOTATION BUDGETAIRE .....</b>	<b>33</b>

## **I. PRESENTATION DU BUDGET DES TRANSPORTS TERRESTRES POUR 1987**

Les crédits du budget des transports terrestres s'élèvent à 48,8 milliards de francs, soit une hausse apparente de 8 % par rapport aux crédits de 45,2 milliards inscrits initialement à la section « transports intérieurs » du budget du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports en 1986.

La comparaison des crédits est toutefois rendue délicate en raison des modifications subies par la présentation budgétaire. Citons notamment l'intégration, au budget des transports terrestres, de la dotation pour continuité territoriale de la Corse (717 millions de francs) ou la dotation supplémentaire de 1,16 milliard ouverte par le collectif budgétaire d'avril 1986. Il convient surtout de prendre en compte la réintégration, au sein du budget des transports, des sommes précédemment affectées au titre du F.S.G.T.

### **A. LA SUPPRESSION DU F.S.G.T.**

La création du Fonds spécial de grands travaux par la loi du 3 août 1982, avait pour objet d'isoler du budget de l'Etat certaines ressources nouvelles destinées à la réalisation de grands travaux dans les secteurs des transports, du bâtiment, des travaux publics et des économies d'énergie.

Etait de ce fait défini, chaque année, le montant des tranches successives affectées à la réalisation d'investissements dans le domaine des transports.

Ainsi, en 1986 ont été inscrits au bénéfice du T.G.V. Atlantique 140 millions de francs correspondant au reliquat des troisième et quatrième tranches du F.S.G.T., ainsi que les 300 millions de francs prévus par la cinquième tranche.

De même, 150 millions de francs étaient attribués par la cinquième tranche au plan ferroviaire breton et à l'électrification de la ligne Moret-Nevers-Clermont-Ferrand.

Enfin, 250 millions devaient être à nouveau redéployés sur les fonds du F.S.G.T. en faveur du T.G.V. Atlantique ainsi que l'avait décidé la loi de finances rectificative votée au printemps 1986. Compte tenu de certains inconvénients présentés par le F.S.G.T. pour la présentation des comptes publics et l'exercice de prérogatives du Parlement en matière budgétaire, le Gouvernement, conformément aux recommandations de la Cour des Comptes, a décidé de ne plus lancer de nouvelle tranche du fonds. Celui-ci sera toutefois maintenu, à titre temporaire, pour lui permettre de solder les opérations déjà engagées et assurer le service des emprunts souscrits ou à souscrire. La mise en extinction du Fonds se traduit par la réintégration dans le budget de l'Etat du financement des actions transférées au cours des dernières années vers le F.S.G.T.. Votre commission ne peut que se féliciter de cette volonté de vérité budgétaire qu'elle souhaitait depuis plusieurs années.

### **B. L'EVOLUTION DES CREDITS**

Compte tenu de ces éléments comptables, les crédits du budget des transports terrestres progressent globalement de 3 %; toutefois, si la progression se limite à 2 % pour les dépenses ordinaires, elle atteint 13 % pour les crédits de paiement grâce à la « rebudgétisation » du F.S.G.T.

Tout en contribuant aux objectifs généraux de réduction du déficit budgétaire et d'allègement de la fiscalité, ce budget devrait permettre la modernisation des services, la poursuite de l'assainissement financier des grandes entreprises nationales et le développement des infrastructures.

L'évolution des grandes masses budgétaires pour 1987 est retracée dans les tableaux suivants :

#### **A - Total « TRANSPORTS » (y compris BANA)**

(En millions de francs)

	<b>LFI 1986</b>	<b>Projet 1987</b>	<b>Évolution</b>
Dépenses ordinaires.....	42 917	43 780	+ 2 %
Dépenses en capital.....	4 473	5 051	+ 13 %
<b>Total (D.O. + C.P.).....</b>	<b>47 390</b>	<b>48 831</b>	<b>+ 3 %</b>
Autorisations de programme.....	4 317,5	4 162	- 3,5 %

**B - Transports terrestres**

(En millions de francs)

	<b>LFI 1986</b>	<b>Projet 1987</b>	<b>Évolution</b>
Dépenses ordinaires (titres III et IV).....	38 760	39 761	+ 2,6 %
Dépenses en capital A.P. ....	1 393	1 726	+ 24 %
(titres V et VI) C.P. ....	1 234	1 836	+ 49 %
<b>Total (D.O. + C.P.).....</b>	<b>39 994</b>	<b>41 597</b>	<b>+ 4 %</b>

Laissant à votre commission des Finances le soin d'examiner plus avant les dispositions strictement budgétaires relatives aux transports terrestres, votre commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'étudier la situation économique de nos transports ferroviaires et routiers au cours de l'année 1985, période au cours de laquelle de nombreuses décisions sont intervenues dans ces domaines.

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

La situation financière de la S.N.C.F. a subi une évolution favorable depuis 1985, premier exercice d'application du contrat de plan signé avec l'Etat le 26 avril. L'analyse effectuée à la fin du premier semestre 1986 a montré que les résultats atteints sont globalement meilleurs que les objectifs fixés par le contrat, en raison notamment d'un environnement économique plus favorable que celui retenu pour déterminer les termes du contrat.

1) Les charges financières ont notablement diminué depuis 1984, date à laquelle elles s'élevaient à 11,4 milliards de francs, avant de s'établir à 9,8 en 1985 en raison, essentiellement, de la variation favorable des taux de change au cours de cette période (1 dollar = 9,31 au 28 juin 1985) et de la baisse du volume de la dette.

Par rapport aux prévisions initiales pour 1986, les charges financières baissent de 673 millions. Le tableau ci-dessous en retrace l'évolution depuis 1981.

(En millions de francs.)					
	1981	1982	1983	1984	1985
Charges des emprunts à long terme .....	3.253	4.990	6.744	9.068	8.444
Charges relatives aux contracts de location-vente (EUROFIMA) .....	326	503	721	(1) 1.817	962
Charges des emprunts à court terme .....	581	669	522	466	430
Total .....	4.160	6.142	7.967	11.351	9.836
Charges imputables au déficit .....	807	1.173	1.935	2.980	3.511

(1) Dont 736 millions de francs de provision pour risque de change comptabilisés pour la première fois.

2) **La situation financière s'est améliorée dans des proportions légèrement supérieures à celles prévues par le contrat de plan.**

Pour 1985, on constate une diminution importante de la perte enregistrée durant l'exercice, qui s'est établie à 4,4 milliards de francs, contre les 4,6 prévus au contrat de plan, et à rapprocher de la perte de 5,1 milliards subie en 1984. De même, l'excédent brut d'exploitation s'élève à 5,6 milliards de francs pour un objectif de 5,4.

Pour 1986, la S.N.C.F. établit, conformément à son cahier des charges, un compte rendu trimestriel de l'évolution des prévisions budgétaires. A la fin du deuxième trimestre 1986, le résultat prévisionnel est de -3,4 milliards de francs, soit une diminution du déficit de 537 millions par rapport au budget initial.

Ce résultat encourageant recouvre une évolution contrastée : en recettes, on constate un écart global de -1,4 milliard de francs par rapport aux prévisions dont 1,3 milliard de francs imputable aux pertes de recettes commerciales marchandises.

Pour les recettes voyageurs, qui évoluent positivement, la perte de 150 millions de francs en recettes commerciales est due notamment à l'effet du relèvement des tarifs voyageurs du réseau principal qui, fixé initialement au 15 avril 1986 à 4,2 %, a été, conformément aux contrats de plan, ramené à 3,1 % en raison de la révision en baisse des prévisions d'augmentation des prix de la consommation des ménages.

En dépenses, plus favorablement, l'ensemble des dépenses d'exploitation diminue de 1,5 milliard de francs en raison de la révision en baisse de l'ensemble des hypothèses économiques, y compris le coût de l'énergie et la baisse du dollar, de l'accélération de la baisse des effectifs et de la mise en place d'un programme d'économie de 223 millions de francs.

Au 31 décembre 1985, le montant des déficits cumulés s'élevait à 32,5 milliards de francs.

**S.N.C.F.**  
**MONTANT DES DÉFICITS CUMULÉS**

(En millions de francs.)

Exercice	Déficit de l'exercice	Déficits cumulés
1970 .....	»	»
1971 .....	»	»
1972 .....	94,3	94,8
1973 .....	285,3	380,1
1974 .....	79,6	459,7
1975 .....	1.183,0	1.642,7
1976 .....	1.115,9	2.758,6
1977 .....	952,6	3.711,2
1978 .....	1.119,0	4.830,2
1979 (1) .....	(1) - 108,1	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
1984 .....	6.148,7	28.102,9
1985 .....	4.486,1	32.509,0

(1) Résultat bénéficiaire.

**A. LE TRAFIC EN 1985 : DES RESULTATS CONTRASTES**

**1) L'évolution positive du trafic passagers**

*a) Les résultats annuels*

	1984	1985	Prévisions 1986	Prévisions 1987
Trafic de voyageurs (en milliards de voyageurs-kilomètres)				
– Réseau principal				
Rapide et express				
1 <sup>re</sup> classe .....	6,81	6,95		
2 <sup>e</sup> classe .....	39,70	40,76		
<b>Total</b> .....	<b>46,51</b>	<b>47,71</b>	<b>48,50</b>	<b>49</b>
Services d'intérêt régional .....	5,50	5,70	5,80	6,00
<b>Total seuu principal</b>				
1 <sup>re</sup> classe .....	6,93	7,07		
2 <sup>e</sup> classe .....	45,08	46,34		
<b>Total</b> .....	<b>52,01</b>	<b>53,41</b>	<b>54,30</b>	<b>55,0</b>
– Banlieue de Paris .....	8,20	8,47	8,65	8,85
– Ensemble du trafic voyageurs .....	60,21	61,88	62,95	63,85

En 1985, le trafic du réseau principal a progressé de 2,8 % ce qui constitue, compte tenu de la conjoncture économique actuelle, un excellent résultat. Cette augmentation a été favorisée par les tarifs commerciaux promus par l'entreprise, tels la carte et le carré jeune (+ 45,5 %), les promenades d'enfants (+ 29,2 %) ou les abonnements de travail (+ 7,4 %).

Pour les six premiers mois de 1986, le trafic du réseau principal s'élève à 26,8 milliards de voyageurs-kilomètres, soit un accroissement de 0,3 % par rapport à la même période de 1985.

### *b) Les lignes à grande vitesse*

La ligne à grande vitesse Paris-Lyon a été mise en service en deux étapes : septembre 1981 pour le tronçon sud, septembre 1983 pour le tronçon nord. L'année 1984 a donc été la première année d'exploitation complète du T.G.V. sur la nouvelle infrastructure.

Le trafic du T.G.V. Sud-Est ne cesse d'augmenter comme l'indique le tableau ci-dessous :

	Trafic commercial (Voyageurs payants au départ et à l'arrivée de Paris)	
	Nombre de voyageurs (en millions)	Nombre de Voyageurs- kilomètres (en millions)
1982 .....	6,08	3 335
dont 1 <sup>re</sup> classe	1,58	855
1983 .....	8,96	5 336
dont 1 <sup>re</sup> classe	2,22	1 281
1984 .....	13,32	7 731
dont 1 <sup>re</sup> classe	3,35	1 886
1985 (1) .....	14,77	8 721
dont 1 <sup>re</sup> classe	3,77	2 159

(1) Pour les années 1986 et 1987, aucune prévision de trafic n'est actuellement disponible.

A la fin de l'année 1985, près de 50 millions de passagers avaient emprunté le T.G.V. En 1985, le nombre moyen de voyageurs transportés par jour a été de 43.000 et le T.G.V. a enregistré une hausse de fréquentation de 10,7 % par rapport à 1984.

Le coefficient moyen de remplissage s'élève à 73 %. Compte tenu de toutes les liaisons assurées par le T.G.V., le taux de rentabilité, actualisé en juin 1986, est de 15,2 % pour la S.N.C.F., soit un taux élevé pour les infrastructures de transport en France : les recettes du T.G.V. ont atteint près de 2 milliards de francs en 1983, 3 milliards en 1984 et 3,5 en 1985.

### *c) La politique tarifaire*

#### ● Les majorations de tarifs

Les majorations des tarifs voyageurs du réseau principal de la S.N.C.F. ont été en 1985 de + 4,5 % et de + 3,1 % en 1986.

La révision de la tarification voyageurs de la S.N.C.F. a pour but de rechercher à terme une meilleure harmonisation des réductions à caractère social et commercial, tout en permettant une certaine diminution des concours publics.

#### ● La compensation versée par l'Etat

La contribution du ministère chargé des transports au titre de la compensation pour tarifs sociaux s'élevait en 1984 à 1,5 milliard de francs et 1,51 en 1985. Pour 1986, son montant prévisionnel est de 1,59 milliard, mais s'élèverait à 1,49 en 1987, compte tenu des mesures en cours de préparation destinées à mieux harmoniser la tarification de la S.N.C.F. Aucun nouveau tarif commercial n'a été instauré en 1986; il convient toutefois de rappeler que, le 1<sup>er</sup> mars dernier, l'âge de délivrance de la carte vermeil a été abaissé de 65 à 60 ans pour les hommes.

## **2) La baisse du trafic marchandises**

### *a) L'évolution du trafic*

L'année 1985, contrairement à l'année précédente qui avait été marquée par une progression, s'est située en retrait par rapport à 1984 d'environ 3,7 % en tonnes et 3 % en tonnes kilomètres.

Ces résultats sont à rapprocher de la conjoncture économique de la France dont la croissance mesurée en termes de produit intérieur brut marchand n'a progressé en 1985 que 1,1 %, au lieu des 2 % initialement prévus, et contre 1,5 % en 1984.

1985 a surtout été marquée par le ralentissement des transports de biens intermédiaires, contrairement à 1984 qui avait connu une activité sidérurgique soutenue en France et en Europe (transports de minerais et ferrailles : - 16,9 %; charbon : - 20,8 %; produits pétroliers : - 6,2 %).

L'année a également pâti des conditions climatiques peu favorables, se répercutant sur le trafic du secteur agro-alimentaire, tel l'acheminement de denrées périssables qui a régressé de 23,6 %. Toutefois, le premier semestre de 1985 a continué à profiter de la récolte record céréalière de 1984.

Enfin, et contrairement à 1984, le trafic international a davantage baissé que le trafic intérieur, respectivement de 5,6 % et de 1,2 % (exprimé en tonnes-kilomètres).

Pour le premier semestre 1986, le trafic marchandises se situe en recul de 8,6 % en tonnes et 6,4 % en tonnes-kilomètres par rapport au premier semestre 1985, non compris les transports combinés.

Les baisses portent essentiellement sur trois grands secteurs : le secteur agricole (céréales, engrais), le secteur de la chimie et le secteur des combustibles-sidérurgie (charbon, minerais-ferrailles, produits sidérurgiques).

Ces baisses peuvent s'expliquer notamment par le ralentissement de l'activité sidérurgique, la conversion au nucléaire qui a continué d'entraîner une réduction massive des transports de charbon E.D.F., une concurrence particulièrement vive sur certains segments du marché (ferrailles, engrais, céréales) en raison de la baisse conjuguée du dollar et du pétrole, des conditions climatiques peu favorables et, enfin, par la baisse du prix du pétrole et, par conséquent des carburants, favorisant la concurrence des transports routiers.

Pour 1986, la S.N.C.F. s'attend à un trafic d'environ 52 milliards de tonnes-kilomètres. Pour l'année prochaine, et grâce à un contexte économique qui s'annonce meilleur, un trafic de 52,5 M.M.T.K. pourrait servir de fondement aux prévisions budgétaires.

**b) La politique tarifaire**

La politique de majoration tarifaire de la S.N.C.F. s'est traduite pour chacune des années 1984 et 1985 par la mise en oeuvre de deux majorations uniformes portant sur pratiquement l'ensemble de ses tarifs, et d'une seule en 1986. Certains trafics ont toutefois fait l'objet d'une politique particulière consistant à proposer à la clientèle un prix de campagne valable pendant un an. Il s'agit essentiellement des céréales, des amendements et engrais.

La comparaison des majorations tarifaires observées en matière de transport de marchandises figure dans le tableau suivant :

	RAIL	ROUTE	VOIE D'EAU
1984.....	5,8 %	6,14 %	5,8 %
1985.....	7,7 %	2,531 %	2,531 %

En 1986, les tarifs S.N.C.F. ont été majorés de 2,5 %. Ceux de la voie d'eau n'ont subi aucune modification. En ce qui concerne la route, il n'y a pas eu de hausse générale en 1986, mais la réforme mise en application le 30 mars 1986 a modifié les bases de calcul et a eu pour conséquence d'entraîner des variations tarifaires non uniformes dans l'ensemble, orientées à la baisse, rendant donc toute comparaison d'ensemble impossible.

Pour l'année 1987, dans l'état actuel de l'économie et eu égard à la baisse du trafic ferroviaire constatée depuis le début de l'année 1986, la S.N.C.F. estime que le niveau des tarifs ne doit subir qu'une faible majoration moyenne.

## **B. DE LA NECESSITE D'ALLEGER LES CHARGES DE PERSONNEL**

### **1) Le poids de la main d'oeuvre pour l'entreprise**

#### *a) Les perspectives démographiques et financières du régime de retraite*

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
1. Actifs cotisants .....	250 400	255 500	254 100	251 400	245 900	237 900	232 200
2. Retraités (droits directs et réversion) .....	409 500	405 800	401 100	398 700	394 000	387 600	383 200
Rapport 2/1 .....	1,63	1,59	1,58	1,58	1,60	1,63	1,65

La diminution du nombre total de retraités amorcée depuis quelques années se poursuit et va avoir tendance à s'accroître progressivement, suivant ainsi, avec un certain décalage, l'évolution des effectifs de cheminots après la fin de la deuxième guerre mondiale. Les perspectives à moyen terme tablent sur les chiffres de 387.600 en 1986 et 355.900 en 1991.

Outre cette évolution, les prévisions budgétaires pour 1987 ont été établies en tenant compte de l'institution du mécanisme de compensation propre aux régimes spéciaux d'assurance vieillesse dont bénéficie le régime des cheminots en raison de son important déséquilibre démographique. Cette compensation est prévue par le décret du 23 janvier 1986 fixant les modalités d'application de l'article 78 de la loi du 30 décembre 1985 instituant une compensation entre régimes spéciaux d'assurance vieillesse.

Le montant de la contribution de l'Etat aux charges de retraites de la S.N.C.F. a de ce fait été évalué à 13 milliards de francs en 1987.

L'entreprise procède également à une courageuse réduction de ses effectifs.

### ***b) La politique de réduction des effectifs***

#### **● Les moyens mis en oeuvre**

Afin d'atteindre l'objectif de diminution des effectifs fixé par le contrat de plan, la S.N.C.F. dispose, en ce qui concerne les agents du cadre permanent, de deux solutions :

– L'incitation au départ volontaire de l'entreprise dans le cadre des dispositions du décret du 12 novembre 1954 tendant à faciliter le départ volontaire d'agents de la Société nationale des chemins de fer français.

Cette possibilité est offerte sélectivement dans les établissements, filières et emplois présentant des excédents.

– L'application de la disposition du règlement de retraites permettant la mise à la retraite automatique des agents qui réunissent les conditions pour bénéficier d'une pension d'ancienneté (25 ans de services, 50 ou 55 ans d'âge suivant la catégorie).

Dans ces deux hypothèses, on devrait assister à une diminution immédiate du produit des cotisations des actifs. En revanche, seul le départ volontaire ne devrait pas entraîner de charge immédiate pour le régime de retraite.

A ces politiques s'ajoutent une limitation du recrutement à l'indispensable et un étalement dans le temps pour l'embauche des apprentis de la promotion de juin 1986.

#### **● Les résultats obtenus**

L'effectif total mis à disposition a régulièrement décliné de 237.350 agents en janvier à 234.131 en juin 1986.

Les fondements de cette politique de réduction des effectifs résultent de la L.O.T.I. du 30 décembre 1982 et du contrat de plan signé entre l'Etat et la S.N.C.F. le 26 avril 1985, lequel prévoit notamment un retour à l'équilibre financier de la S.N.C.F. en 1989. L'établissement public est, en conséquence, tenu d'adapter constamment ses effectifs aux besoins réels. Les prévisions du contrat de plan comportaient en matière d'effectifs une réduction annuelle de l'ordre de 5.000 à 6.000 agents. Toutefois, compte tenu de la baisse supérieure aux prévisions enregistrée début 1986 en matière de trafic marchandises, cet objectif pourrait être dépassé.

### *c) Les prévisions pour 1987*

Les dernières hypothèses prises en compte lors de la préparation du projet de loi de finances pour 1987 ont retenu les évolutions suivantes :

#### ● La politique salariale

Un accord salarial en date du 13 mars 1985 conclu entre la S.N.C.F. et quatre organisations syndicales avait prévu, pour l'année, une augmentation de 4,5 % en trois étapes de 1,5 %. En outre, une prime uniforme de 280 francs était versée au 1<sup>er</sup> septembre 1985.

Pour 1986, compte tenu des directives gouvernementales en matière de salaire, aucune discussion n'a été engagée.

L'augmentation de la masse salariale en 1987 devrait être de + 2,2 % avec gel des rémunérations à compter d'avril 1986 et strict maintien du pouvoir d'achat.

#### ● La compensation des régimes sociaux

Le montant du produit de la compensation généralisée entre les régimes de base de la Sécurité sociale s'élèverait à 308 millions de francs, qui s'ajoutent à 1,5 milliard correspondant au montant du produit de la compensation entre régimes spéciaux.

#### ● La part des cotisations

Le taux de cotisations ouvrières et patronales à la Caisse des retraites se monterait, en 1987, à 36,7 % compte tenu de la majoration de 0,7 % de la cotisation salariale à compter du 1<sup>er</sup> août 1986.

### **C. LES INVESTISSEMENTS DE L'ENTREPRISE**

Les investissements réalisés par la S.N.C.F. devraient être de l'ordre de 8,2 milliards de francs en 1986, contre 7,7 en 1985 (crédits de paiement).

## **1) Les grands projets**

### *a) Le T.G.V. Atlantique*

Les travaux de construction de la ligne nouvelle du T.G.V. Atlantique ont officiellement débuté le 15 février 1985; ils se répartissent en onze lots de 20 à 45 kilomètres chacun.

A l'heure actuelle, la construction des grands ouvrages d'art a été engagée ou le sera prochainement, tels les tunnels de Sceaux et de Fontenay (1985), ou le tunnel de Villejust, les viaducs sur le Cher et la Loire et le tunnel de Vouvray (fin 1986).

Le calendrier de réalisation a pour objectif la mise en service du tronçon commun et de la branche ouest à l'automne 1989, puis celle de la branche sud-ouest un an plus tard.

En matière de financement, le T.G.V. Atlantique bénéficie, conformément à la deuxième loi de Plan, d'une subvention de l'Etat de 30 % pour les infrastructures. A ce jour, les sommes versées à la S.N.C.F. s'élèvent à 500 millions de francs au titre de la troisième tranche du Fonds spécial de grands travaux, 350 millions au titre de la quatrième tranche, et 300 millions au titre de la cinquième tranche. En outre, une somme de 450 millions de francs est prévue en 1986 pour le T.G.V. Atlantique dont 200 millions par la loi de finances rectificative pour 1986 et 250 millions en provenance du F.S.G.T.

### *b) Le T.G.V. Nord*

#### ● La procédure décisionnelle

Le 12 juillet 1984, les ministres chargés des transports de France, de Belgique et de République Fédérale d'Allemagne se sont réunis à Paris pour examiner le rapport préliminaire remis par le groupe tripartite, constitué le 18 juillet 1983 et composé de représentants des administrations et des réseaux de chaque pays concerné afin d'étudier les aspects techniques, juridiques et financiers d'une éventuelle liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne.

Les premiers résultats de ce rapport ont été jugés suffisamment assurés et prometteurs pour demander au groupe de travail d'approfondir l'ensemble des aspects abordés dans un nouveau rapport. Les Pays-Bas se sont en outre associés à l'étude, qui comporte désormais une nouvelle branche vers Amsterdam.

**Le rapport complet, qui sera remis début 1987 aux ministres chargés des transports des quatre pays, tiendra compte de la décision favorable prise récemment au sujet du tunnel sous la Manche, qui permet maintenant d'envisager des liaisons rapides Paris-Londres et Bruxelles-Londres.**

Sur la base de cette étude de faisabilité technique, financière et juridique, les gouvernements concernés prendront une décision de principe sur la réalisation du projet. Les procédures internes à chaque pays seront alors menées, en vue de préparer le choix des tracés, les modalités d'exploitation et les dispositions nécessaires à une bonne insertion du projet. A cet effet seront pris en compte aussi bien les coûts des différentes variantes que les préoccupations d'aménagement du territoire.

● **Les éléments connus**

Le coût de la section Paris-frontière belge qui supportera le trafic le plus important est estimé à 8,4 milliards de francs (valeur 1986).

Compte tenu d'une vitesse de circulation de 300 km/h sur les sections de lignes nouvelles, la liaison rapide permet de réduire de moitié, dans les cas les plus favorables, les temps de parcours antérieurs.

Le trafic annuel vers le nord de la France et la Belgique est évalué à 18 millions de voyageurs environ au départ de Paris. Il serait sensiblement augmenté en cas d'établissement d'une liaison rapide avec la Grande-Bretagne.

Le taux de rentabilité interne de la ligne nouvelle s'élèverait à 4 %, mais varie selon les sections concernées. Il serait fortement majoré, si le projet était complété par la réalisation d'une ligne nouvelle jusqu'au tunnel sous la Manche.

*c) Etude du T.G.V. Est*

Un groupe de travail composé de représentants de l'Administration et de la S.N.C.F. a été chargé de réaliser l'étude préliminaire du projet de T.G.V. Est. Ce projet prévoit une liaison vers la ligne nouvelle allemande Mannheim-Stuttgart, et vers le Luxembourg et la Suisse, soit des zones distinctes de celles du projet de T.G.V. Nord. Le groupe de travail a remis au ministre un rapport préliminaire en décembre 1985, suivi d'un rapport complémentaire dans le courant de l'été 1986.

Le trafic estimé à l'horizon 1995, date supposée de mise en service, varie entre 8,3 et 12,3 millions de voyageurs, selon les phases réalisées et le tracé choisi.

Toutefois, le projet de T.G.V.-Est ne permet pas d'amélioration sensible de la desserte des villes du nord de la Franche-Comté et du sud de l'Alsace.

En tout état de cause, compte tenu de son coût élevé et de sa rentabilité faible, le projet de T.G.V.-Est est un projet à long terme. Permettant d'établir des relations ferroviaires à grande vitesse entre la France et notamment la R.F.A., il présente un caractère international et suppose des études menées conjointement avec ce pays.

## **2) Les équipements de sécurité**

Afin d'éviter le renouvellement des accidents ferroviaires dramatiques survenus au cours de l'été 1985, le ministre chargé des transports a souhaité que soit menée une étude de leurs causes, techniques, humaines, sociales ou réglementaires.

Cette analyse, ainsi qu'une réflexion menée par la S.N.C.F. elle-même, ont constitué la matière d'un rapport remis par l'entreprise aux pouvoirs publics le 10 janvier 1986.

La Commission nationale mixte de sécurité de l'exploitation du Chemin de fer qui réunit des représentants du ministère chargé des transports, de la Direction de la S.N.C.F. et des organisations syndicales, et qui a pour mission permanente de fournir les éléments de réflexion visant au renforcement de la sécurité a également été consultée sur ce sujet.

Les actions retenues portent sur trois axes principaux tenant, d'une part, à l'aménagement des équipements; d'autre part, à l'amélioration des procédures; enfin, à la formation du personnel chargé de la sécurité.

Ces programmes de sécurité ont fait l'objet du déblocage d'une tranche de 200 millions de francs pour 1986 et 90 au titre de 1987 en autorisations de programme et de 150 millions de crédits de paiement pour 1986.

### *a) L'aménagement des équipements*

– Les lignes à double voie

L'équipement des lignes à double voie les plus importantes en «block automatique lumineux» se poursuit au rythme de 200 à 250 km

par an. Ce dispositif de cantonnement a pour objet d'assurer automatiquement l'espacement des trains et d'éviter le rattrapage d'un train circulant ou stationnant dans un canton par le train suivant.

– Les lignes à voie unique

Les lignes à voie unique d'importance moyenne sont équipées en « block manuel enclenché » au rythme de 100 km par an, plus un programme complémentaire de 718 km lancé en 1986. Le block manuel assure les mêmes fonctions que le block automatique mais les signaux protégeant l'entrée d'un canton sont manoeuvrés par des agents spécialisés. De plus, des enclenchements électriques empêchent matériellement l'ouverture des signaux lorsque le canton est encore occupé par un train.

– La modernisation des postes d'aiguillages

Le remplacement d'un ou plusieurs postes mécaniques par un poste moderne entièrement électrique, voire, pour les plus récents, électronique, entraîne une amélioration importante de la sécurité, car ils possèdent des dispositifs impossibles à greffer sur les postes de conception ancienne. Vingt à trente réalisations sont effectuées chaque année.

– L'extension de la radio sol-train

Cet équipement permet au régulateur de commander sans délai l'arrêt de trains en cas de danger. De plus, le système français de radio sol-train possède un dispositif d'alerte permettant au mécanicien d'un train qui se trouve en situation dangereuse ou qui aperçoit un obstacle sur la voie de provoquer l'arrêt des trains se trouvant dans une zone de 15 à 20 km.

La cadence d'équipement des lignes en radio sol-train devrait être doublée (passant à 800 km/an) dès 1986. La section de ligne Paris-Bordeaux sera équipée au début de 1987.

– L'amélioration de la sécurité aux passages à niveau

La politique de suppression des passages à niveau est poursuivie, en priorité sur les lignes les plus rapides ou les plus chargées.

Le financement de ces opérations de suppression est en général multiple, la participation de la S.N.C.F. étant calculée sur les économies induites par les avantages qu'offre la suppression, le complément étant assuré par l'Etat et les collectivités locales.

Signalons enfin que divers équipements nouveaux sont à l'étude, tel le système C.A.P.I. (Cantonnement assisté par l'informatique) pour les lignes à voie unique à faible trafic, le contrôle automatique de vitesse des trains par balises inductives ou par le système S.A.C.E.M. (Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance) ou le projet A.S.T.R.E.E. (Automatisation du suivi en temps réel), qui consisterait en une connaissance précise de la position et de la vitesse de tous les trains, ainsi que de leurs caractéristiques d'exploitation.

*b) L'amélioration des procédures de sécurité*

Il a été reconnu nécessaire de ne pas bouleverser la réglementation de sécurité applicable sur la S.N.C.F., mais d'y apporter seulement quelques aménagements permettant de faciliter la tâche des agents. Ainsi, divers amendements et précisions apportés à la réglementation de sécurité, homologués par décision ministérielle, sont entrés en application le 1<sup>er</sup> juillet 1986; de même, l'entreprise a procédé à l'amélioration de l'information des conducteurs sur les modifications de signalisation et à la simplification des tableaux de succession des trains en voie unique.

*c) L'amélioration de la formation du personnel chargé de la sécurité*

La formation du personnel sédentaire repose sur le développement des maquettes, par la généralisation de la micro-informatique et sur des expériences d'enseignement assisté par ordinateur.

Pour le personnel de conduite des trains, le recours à des moyens audiovisuels se développe pour accompagner la présentation des textes réglementaires. La mise au point d'un simulateur de conduite, adapté aux exigences de pilotage ferroviaire pourrait être achevée à la fin de l'année 1986.

**3) Les opérations de modernisation et d'extension**

Conformément aux missions qui lui sont confiées par son cahier des charges, la S.N.C.F. doit aménager et développer le réseau, notamment par les électrifications et la construction de lignes nouvelles.

Au cours de la période couverte par le contrat de plan (1985- 1989), l'entreprise maintiendra un important programme d'investissement, qui devrait atteindre un montant global de 45,6 milliards de francs, répartis en tranches annuelles de crédits de paiement.

Le programme de base et les électrifications du réseau principal atteindront environ 5,8 milliards chaque année.

Conformément aux dispositions du IX<sup>e</sup> Plan, la S.N.C.F. poursuivra en 1987 les électrifications visant le désenclavement de la Bretagne (103 millions) et du Massif central (139 millions).

### D. LES CONCOURS PUBLICS VERSES A L'ENTREPRISE

Les concours dont bénéficie la S.N.C.F. sont retracés dans le tableau suivant :

(en milliards de francs)

	1981	1982	1983	1984	1985
État.....	22,6	25,1	26,9	33,6	34,9
Dont ministère des transports .....	21,5	23,8	25,4	31,9	33,4
Collectivités Publiques .....	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Syndicat des transports parisiens .....	1,4	1,6	1,8	2,1	2,4
Caisse nationale d'assurance vieillesse (compensation)	0,4	0,4	0,5	0,3	0,3
<b>TOTAL.....</b>	<b>24,8</b>	<b>27,6</b>	<b>29,7</b>	<b>36,5</b>	<b>38,1</b>

En 1986, les concours versés par l'Etat s'élèveront à 34,5 milliards de francs -dont 32,4 milliards provenant du seul budget du ministère des transports- soit le montant prévu par la loi de finances initiale auquel s'ajoutent 500 millions de francs au titre du collectif budgétaire du printemps 1986 pour la contribution aux charges de retraite.

Signalons également que l'ensemble de ces concours comportait encore, pour l'année 1986, un concours exceptionnel d'exploitation de 3 milliards (après 3,5 milliards en 1984 et 3,2 en 1985) afin d'aider l'entreprise à assainir sa situation financière et atteindre l'équilibre prévu par le contrat de plan pour 1989. Ce concours exceptionnel est fixé à 3,46 milliards pour 1987, sur un montant global de 33,4 milliards de dotations (+ 3%).

La dotation budgétaire figure dans le tableau ci-dessous.

(en milliers de francs.)

	1986	1987
Transport de défense : chemins de fer .....	6 998	7 138
Contributions de l'État à l'exploitation des services d'intérêt régional.....	3 484 000	3 554 000
Concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S.N.C.F. ....	3 000 000	3 460 000
Contributions aux charges d'infrastructures .....	10 929 000	11 038 000
Indemnité compensatrice S.N.C.F. et réduction de tarifs S.N.C.F. banlieue .....	934 500	748 500
	79 000	77 000
	1 013 500	825 500
Compensation pour tarifs sociaux S.N.C.F. ....	1 593 000	1 491 200
Charges de retraite de la S.N.C.F.....	12 362 000	12 991 000
<b>TOTAL.....</b>	<b>32 388 498</b>	<b>33 367 038</b>
		+ 3,02%

### **E. LES LIAISONS D'INTERET REGIONAL**

En matière de transport ferroviaire, la L.O.T.I. a permis aux régions d'exercer la maîtrise du réseau régional en passant avec la S.N.C.F. une convention portant sur l'ensemble des liaisons ferroviaires, qui auront été inscrites préalablement au plan régional des transports.

L'article 8 de son contrat de plan prévoit que la «S.N.C.F. s'emploiera à faire progresser le conventionnement des services d'intérêt régional. Il devrait être possible de conventionner la moitié de ces services en 1986 et les deux tiers à la fin du Plan».

A l'heure actuelle, outre les négociations en cours, on dénombre 14 conventions signées :

– deux conventions en 1984 avec les régions Nord-Pas-de-Calais et Languedoc Roussillon,

– quatre conventions en 1985 avec les régions Limousin, Pays de la Loire, Midi-Pyrénées, et Alsace,

– huit conventions en 1986 avec les régions Picardie, Auvergne, Aquitaine, Provence, Alpes Côte d'Azur, Champagne, Ardennes, France-Comté, Basse Normandie, Bretagne.

En 1985, 14,3% de l'offre des services d'intérêt régional était conventionnée ainsi que 18,5% du trafic. Un premier bilan pour 1986 permet de penser que 50% du trafic se ferait désormais dans ces conditions, soit l'objectif prévu par le contrat de plan.

### III. LES TRANSPORTS PUBLICS EN REGION PARISIENNE

Outre le réseau S.N.C.F. banlieue et les entreprises de transport en commun routiers regroupées au sein de l'A.P.T.R., l'essentiel du transport collectif en région parisienne est assuré par la R.A.T.P..

#### A. LA SITUATION ECONOMIQUE ET FINANCIERE DE LA R.A.T.P.

##### 1) L'évolution du trafic

En 1985, le trafic global des réseaux s'est élevé à 2,25 milliards de voyages contre 2,21 en 1984 soit une hausse de 2 %.

Le réseau ferré a accueilli 1,48 milliard de voyageurs contre 1,46 en 1984, enregistrant une progression de 1,5 %, légèrement moindre que celle des années précédentes.

Avec un taux de croissance de 1 %, la progression du trafic du métro est plus faible que celle du funiculaire de Montmartre (+ 19 %) ou du R.E.R. (+ 4 %). Il semble que la mise en service de cinq stations nouvelles au cours de l'exercice ait été compensée par une moindre progression sur d'autres parties du réseau. De plus, l'effet de la prise en charge des déplacements domicile-travail par les entreprises s'est atténué. Enfin, une certaine recrudescence de la fraude visible a sans doute fait perdre des voyages payants.

Le réseau routier a transporté 772,5 millions de voyageurs contre 750 en 1984.

Le seul trafic du réseau d'autobus, à l'exception des services touristiques et des locations, fait apparaître une croissance de près de 3 %, résultant d'un accroissement sur l'ensemble des liaisons, tant pour les lignes régulières de Paris et de banlieue, que pour celles affrêtées à tarification spéciale.

Toutefois, compte tenu de l'introduction d'une nouvelle méthode de comptage du trafic en 1984, il est délicat d'opérer ces comparaisons pour 1985.

En revanche, pour ce qui concerne les lignes affrêtées à tarification spéciale, qui n'ont subi aucune correction de trafic en 1984, la progression reste soutenue (+ 11,5 %), poussée par l'accroissement du service et par le développement de l'urbanisation et des emplois dans les villes nouvelles.

En 1986, le trafic s'élève à 2,3 milliards de voyages (+ 1,95%) dont 1,2 milliard pour le métro (1%) et 300 millions pour le R.E.R. (+ 3,9%).

Afin de favoriser la fréquentation de ses lignes, la R.A.T.P. mène une campagne très active de perfectionnement des équipements mais aussi d'amélioration « psychologique » du réseau, qui joue un rôle non négligeable dans la fidélisation de la clientèle et l'accroissement du trafic.

Citons notamment la politique d'animation, par le développement des utilisations de la vidéo dans le métro ou le recours à de nouveaux systèmes d'information (bornes d'appel SITU : indications automatiques du meilleur itinéraire; projets INFOSTOP : information aux arrêts de bus sur le temps d'attente et l'état du réseau).

## 2) Les résultats financiers

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

En 1986 elle se caractérise par un budget révisé établi à 14 milliards de francs, en hausse de 4 % par rapport à 1985. Les charges ont été fixées à 14,9 milliards, soit une progression de 3,44 % par rapport à 1985.

L'entreprise a pour objectif d'atteindre son équilibre financier en 1987.

La répartition du financement des charges d'exploitation de l'entreprise figure dans le tableau suivant :

(en pourcentage)

	1981	1982	1983	1984	1985
Usagers* .....	35,5	34,3	33,6	34,4	34,5
Employeurs.....	18,6	17,9	17,7	16,4	16,9
État.....	25,3	26,5	26,8	27,2	27,8
Collectivités locales.....	11,7	12,1	12,6	12,9	12,9
Divers .....	8,9	9,2	9,3	9,1	7,9

\* Y compris le remboursement par l'employeur de 40 % à compter du 1-10-1983 et 50 % depuis le 1-10-1984 des titres d'abonnement souscrits par leurs salariés pour se rendre à leur lieu de travail.

L'évolution des charges a montré notamment une stricte limitation de la progression des dépenses de personnel (+ 3,4%), dont 2,75% seulement imputables à la croissance salariale, et une quasi-stagnation des charges financières de l'entreprise.

*b) Les charges financières de l'entreprise*

Les charges financières se sont élevées à 903 millions en 1981, 1,04 milliard en 1982 (+ 15 %), 1,3 en 1983 (+ 21 %), 1,5 en 1984 (+ 17 %) et 1,6 en 1985 (+ 11 %). Les prévisions pour 1986 marquent une moindre progression de l'endettement de la R.A.T.P., sur lequel votre Commission avait déjà attiré l'attention l'année dernière. Ainsi, elles tablent sur un montant de 1,65 milliard de francs, soit une augmentation de 0,9% seulement, due essentiellement à la baisse des taux d'intérêt et à une dotation en capital de 1,85 milliard accordée par l'Etat.

**B. LES ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT : LA NECES-  
SITE DES GAINS DE PRODUCTIVITE**

Le budget initial de la R.A.T.P. pour 1987 n'est pas disponible actuellement et ne sera établi qu'en fin d'année. Toutefois, le montant de l'indemnité compensatrice prévu dans le projet de loi de finances suppose une stricte limitation de l'évolution des charges correspondant à un gain de productivité important. La dotation budgétaire pour 1987 s'élèvera à 4,37 milliards, dont 4,24 au titre de l'indemnité compensatrice (soit une baisse de 21 millions par rapport à 1986) et 131 millions pour les réductions tarifaires.

La rationalisation des dépenses d'exploitation de la R.A.T.P. devrait prendre les trois voies suivantes :

**1) La politique tarifaire de l'entreprise**

Si la structure tarifaire est fixée par le syndicat des transports parisiens, le niveau des tarifs est en revanche arrêté par le ministre chargé des transports en vertu de ses pouvoirs d'opposition au tarif d'équilibre du S.T.P.. A titre d'illustration le S.T.P. avait fixé ce tarif à 5,165 francs par voyage au début de 1986. Le non-respect de ce montant induit le versement d'une compensation supportée par l'Etat à hauteur de 70% et par les départements pour les 30% restant.

Les tarifs retenus pour 1986 ont subi une hausse de 8% en moyenne et ont été établis afin de permettre une nette augmentation de la participation de l'usager dans la couverture des coûts de fonctionnement des transports parisiens. Les tarifs 1987 ne sont pas encore fixés, mais ainsi que le ministre chargé des transports l'avait exposé à notre Commission, un effort financier supplémentaire sera requis de l'usager qui n'acquitte pour l'heure qu'un tiers du coût du service rendu. Il est donc probable que les tarifs devront subir une augmentation supérieure à l'évolution générale des prix.

## **2) La politique salariale**

Les économies réalisables à la R.A.T.P. résulteront pour l'essentiel d'efforts de gestion en vue de dégager des gains de productivité.

Compte tenu de la part prépondérante des dépenses de personnel dans l'ensemble des charges de la R.A.T.P. (60 % en 1983, 59,6 % en 1984 et 59 % en 1985), l'effort principal devra porter sur ce domaine.

Il est vrai que la R.A.T.P. a suivi depuis 1983 une politique de maîtrise des effectifs. L'évolution s'établit en effet à 37.000 agents en 1980, 37.200 en 1981, 39.800 en 1982, puis se stabilise à 40.300 en 1983, 40.400 en 1984 et 40.300 en 1985. En 1987, un effort sera mené pour permettre une diminution de l'effectif global.

Ce résultat suppose l'amélioration des conditions d'utilisation du personnel notamment par la réduction du taux d'absentéisme (9 %) et la révision fréquente des effectifs de chaque unité afin d'éviter la constitution de « poches de sous-productivité ».

## **3) La recherche des économies**

Sont notamment envisagées la modernisation et la rationalisation des méthodes d'entretien, afin de réduire les temps d'immobilisation des matériels, et l'amélioration de la technicité des personnels, grâce à une politique de formation mieux adaptée aux besoins de l'entreprise.

La politique d'approvisionnement et de gestion des stocks devra faire l'objet d'une attention soutenue de façon à éviter le gaspillage. La politique d'investissements et de recherche sera aussi réorientée vers la réduction des coûts de réalisation et de fonctionnement.

La politique financière de la Régie devrait permettre de réduire les frais financiers et de maximiser les produits financiers, notamment grâce à une meilleure gestion de la dette.

Enfin, d'importantes possibilités d'économies existent à travers une amélioration de la productivité externe. Celle-ci concerne essentiellement les conditions de circulation des autobus, pénalisés par leur lenteur qui immobilise un parc et des effectifs importants et dissuade l'usage de ce moyen de transport. L'action de la R.A.T.P. s'orientera vers une action commune avec les municipalités afin d'obtenir une meilleure prise en compte des besoins de transports collectifs et vers l'intensification de la répression du stationnement illicite. A cet égard, il faut rappeler qu'une circulaire de 1985 a étendu les pouvoirs de verbalisation des agents assermentés des compagnies de transport en commun à l'ensemble des itinéraires d'autobus et non plus aux seuls couloirs réservés.

### ***C. LES INVESTISSEMENTS DE L'ENTREPRISE***

#### **1) Les équipements réalisés**

A court terme, 1987 sera, pour la R.A.T.P., une année importante pour la mise en service d'infrastructures de transports collectifs. Citons notamment l'achèvement de la station gare Saint-Michel, qui assurera fin 1987, la correspondance entre la ligne B du R.E.R. et la ligne C desservie par la S.N.C.F.; l'accès des trains de banlieue Nord-S.N.C.F. d'Orry-la-Ville à la gare de Châtelet les Halles; enfin, est prévue pour le début 1988, l'interconnexion est-ouest des réseaux S.N.C.F. et R.A.T.P. à Nanterre, qui permettra de relier sans rupture de charge les lignes de banlieue de Cergy et Poissy à la ligne A du R.E.R.

A plus long terme, les problèmes rencontrés sur le tronçon central de la ligne A du R.E.R. justifieront la mise en oeuvre de mesures permettant d'améliorer la régularité de l'exploitation et d'atténuer la surcharge des trains, notamment l'étude de nouveaux accès dans les gares de banlieue de l'est parisien et d'une nouvelle correspondance en gare de Lyon.

En outre, l'implantation du projet d'Eurodisneyland à Marne-la-Vallée, impliquera pour en assurer la desserte en transports collectifs, le prolongement sur 11 km de la ligne A du R.E.R..

#### **2) Le financement des investissements**

Pour l'exercice 1986, les prévisions concernant les investissements de l'entreprise tablent sur un montant de 2,73 milliards en crédits engagés et 2,8 en crédits de paiement.

**Le contenu précis du programme d'investissements de la R.A.T.P. pour 1987 ainsi que son mode de financement ne sont pas connus actuellement dans l'attente d'une décision du Conseil de direction du F.D.E.S..**

**Dans le cadre du contrat de plan entre l'Etat et la région Ile-de-France, afin d'atténuer le poids de la dette de la R.A.T.P., les règles antérieures de financement des extensions de réseaux ont été modifiées.**

**Désormais, le financement des infrastructures est assuré à hauteur de 40% par l'Etat et 40% par la région; les 20% restant sont couverts par des prêts à taux bonifiés de la région. Cette répartition permet donc un moindre recours à l'emprunt : la répartition précédente était de 30% pour l'Etat, 30% pour la région, 40% couverts par les prêts.**

## **IV. LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE**

### **A. EVOLUTION DES DOTATIONS BUDGETAIRES**

Les autorisations de programme accordées par l'Etat en faveur des réseaux de transport collectifs des villes de province se sont élevées à 718,3 millions en 1985, 522,8 en 1986, mais n'atteignent que 425 millions dans la loi de finances pour 1987.

Ces fonds sont destinés à l'aide aux métro et tramway de province, aux contrats de développement des transports collectifs urbains et aux études portant sur ce type de transports.

Ainsi que l'a exposé le ministre chargé des transports devant notre Commission, l'Etat respectera les engagements pris précédemment, au prix, parfois d'un étalement dans le temps des décisions excédant les disponibilités budgétaires.

### **B. LES OPERATIONS CONCERNEES**

Les opérations financées en 1985 sont situées dans les villes de Grenoble (tramway), Marseille et Lyon (métro), Lille et Toulouse (lignes VAL) pour une somme globale de 396 millions.

Les opérations prévues pour 1986 n'ont pour l'heure concerné que Lille et Grenoble, pour la poursuite de leurs travaux, soit 216,4 millions.

Les prévisions pour 1987 accordent la priorité à la poursuite des opérations en cours de réalisation ou engagées, comme à Toulouse.

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

### **A. EVOLUTION DE L'ACTIVITE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES**

Exprimé en moyenne mensuelle, le transport routier de marchandises s'est élevé à 7,24 milliards de tonnes-kilomètres en 1983, 7,37 en 1984 et 7,47 en 1985.

Les résultats provisoires du premier trimestre 1986 (7,51) indiquent une légère reprise des trafics et un rythme moyen d'activité supérieur à celui des dernières années.

Compte tenu des liens habituellement observés entre l'activité générale et le transport, il est vraisemblable que l'activité du transport routier enregistre en 1987 un nouveau progrès compris entre 1 et 2%.

### **B. LA REGLEMENTATION ROUTIERE**

La politique suivie en matière de réglementation routière a porté essentiellement sur la réforme du système des licences de zone longue ainsi que sur l'amélioration des rapports entre les différents intervenants prenant part aux opérations de transport.

Cette politique tracée par la L.O.T.I. a donné lieu aux décrets d'application publiés le 14 mars 1986.

Ainsi, le régime contingentaire des licences a été remplacé par un système déconcentré de délivrance des autorisations permettant d'adapter la capacité de transport aux besoins des entreprises.

Deux autres décrets ont approuvé le texte des contrats-type de transport et de location élaboré dans le cadre d'un groupe de travail du Conseil national des transport.

Toutefois, des mesures nouvelles pourraient intervenir consistant, d'une part, à simplifier les règles d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises et de loueur de véhicules industriels, d'autre part, à rendre moins contraignantes les conditions de location de véhicules avec conducteurs, enfin, à alléger les obligations qui s'attachent aux activités d'auxiliaires de transport.

### ***C. LA POLITIQUE SOCIALE***

Le gouvernement français prépare actuellement les dispositions nécessaires à l'application des nouveaux règlements C.E.E. approuvés le 20 décembre 1985 relatifs aux conditions de travail des conducteurs routiers. Les principales modifications porteraient notamment sur la réduction de la durée moyenne hebdomadaire du temps de conduite, l'augmentation et le fractionnement des durées de repos et l'allongement de la durée journalière de conduite.

Ces mesures de simplification et de souplesse souhaitées par les transporteurs et les salariés, seront de nature à favoriser au sein de la C.E.E. le respect de cette réglementation, élément essentiel de l'égalité de concurrence entre les entreprises.

### ***D. LA DOTATION BUDGETAIRE***

En 1985, la dotation budgétaire s'élevait à 68,5 millions de francs, afin d'encourager la modernisation des entreprises, d'inciter à la réalisation de plates-formes associant au transport les activités de stockage, d'emballage et de manutention et de développer les centres de transport combiné rail-route. Des aides spécifiques étaient également prévues pour adapter ce secteur à l'élargissement de la C.E.E. à l'Espagne et au Portugal.

La dotation 1986 s'élève à nouveau à 68,5 millions. Elle permet de poursuivre l'action engagée, notamment par le biais du financement de contrats conclus entre l'Etat et les régions.

La réduction prévisible des dotations budgétaires pour 1987 entraînera d'une manière générale, une moindre intervention de l'Etat dans le domaine des transports de marchandises. En revanche, les engagements pris dans le cadre des contrats de plan seront tenus.

## CONCLUSION

**Au cours d'une réunion tenue le 5 novembre 1986, la commission des Affaires économiques et du Plan a suivi les propositions de son rapporteur pour avis et a donné un avis favorable à l'adoption des crédits inscrits au titre des transports terrestres dans le projet de loi de finances pour 1987.**