

N° 52

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1979

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi de finances pour 1980, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE
NATIONALE.

TOME XVII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Auguste BILLIEMAZ,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Raymond Dumont, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajoux, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiémaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Hector Dubois, Émile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Marcel Souquet, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepied, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6^e législ.) : 1290 et annexes, 1292 (annexe 38), 1297 (tomes XVIII) et in-8° 227.

Sénat : 49 et 50 (tome III, annexe 27) (1979-1980).

Loi de finances. – Régie autonome des transports parisiens (R.A.T.P.) - Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) - Transports terrestres - Transports urbains.

SOMMAIRE

	Pages
I – Orientations nouvelles de la politique des transports	
A. Le contrat d'entreprise Etat-S.N.C.F.	4
B. Libéralisation des contingents des transports routiers	6
C. Mesures intéressant les transports en province	7
II – Evolution générale du trafic de l'ensemble des transports intérieurs	
A. Voyageurs	9
B. Marchandises	9
III – La S.N.C.F.	
A. Crédits budgétaires affectés à l'exploitation	11
B. Evolution du trafic	12
C. Equipement et modernisation	15
IV – La R.A.T.P.	
A. Evolution du trafic	16
B. Travaux d'équipement	17
C. Situation financière	18
D. Modification du statut des transports parisiens	19
CONCLUSION	21
EXAMEN EN COMMISSION	23

Mesdames, Messieurs,

L'examen des dispositions de la présente loi de finances concernant les transports terrestres nous conduit à examiner les orientations nouvelles de la politique des transports, les tendances d'évolution du trafic et la situation particulière de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P.

I. - ORIENTATIONS NOUVELLES DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Depuis son accession au département des Transports dont les compétences se sont trouvées étendues, très logiquement à notre point de vue, aux infrastructures routières, fluviales et portuaires, le ministre a mené une politique particulièrement active qui peut se résumer en trois mots : restructuration, libéralisation et décentralisation.

Dans le domaine de la restructuration, la décision essentielle, qui découlait de l'extension des compétences de ce ministère, a été la création d'une Direction générale des Transports intérieurs.

Se rattachent aux mesures de libéralisation inspirées en partie par les conclusions du rapport de M. Guillaumat, le contrat d'entreprise signé avec la S.N.C.F. pour les années 1979 à 1982 et le desserrement des contraintes visant le transport routier.

Enfin, peuvent être considérées comme allant dans le sens de la décentralisation, les aides consenties aux collectivités locales pour les transports collectifs urbains, selon la procédure des contrats de développement et la mise en place de schémas régionaux de transport concernant les liaisons interurbaines à courte distance.

A. Le contrat d'entreprise Etat-S.N.C.F.

Les relations financières entre l'Etat et la S.N.C.F. reposent depuis le 31 août 1937 sur une Convention et sur un Cahier des charges modifiés et complétés, depuis lors, à plusieurs reprises.

Le souci de renforcer ce dispositif contractuel a conduit à l'élaboration en 1969 d'un premier contrat de programme couvrant la période 1969-1973 dont les deux innovations essentielles étaient une certaine libération tarifaire et l'octroi d'une compensation de l'Etat pour les services omnibus. Ces dispositions ont été prolongées par un avenant jusqu'en 1975 et la Convention de 1957 a été modifiée en conséquence.

Le nouveau contrat qui concerne la période 1979-1982 est nettement plus complet et précis que le précédent.

Il comporte notamment :

- des objectifs de trafic et de productivité ;
- des précisions relatives à la consistance du réseau et aux services ;
- des modalités assouplies de fixation des tarifs ;
- une détermination de l'enveloppe des investissements ;
- une réglementation nouvelle concernant les contributions de l'Etat ;

- une programmation de l'équilibre des comptes et de la subvention d'équilibre à prévoir pour la période considérée.

a) *Prévisions de trafic et productivité*

A l'horizon 1982, le trafic voyageurs en rapides et express devrait atteindre 47 milliards de voyageurs/km, soit un taux de progression de 2,7 % par an, et le trafic marchandises (en wagons) 65,5 milliards de tonnes/km (+ 1,4 % par an). Le trafic omnibus est supposé rester constant au niveau de 1977. Quant à la productivité, évaluée en unités/km par agent, elle devrait passer de 540 en 1978 à 605 en 1982.

b) *Consistance du réseau*

La S.N.C.F. aura toute liberté pour adapter son réseau à l'évolution de la demande. Toutefois, les modifications apportées ne pourront affecter plus de 5 % du trafic omnibus réalisé en 1977.

c) *Fixation des tarifs*

La S.N.C.F. fixera librement ses tarifs « marchandises » dans une limite de hausse de 10 points par an. Pour les voyageurs, la hausse ne pourra excéder, sous certaines réserves, le taux de croissance prévu pour les prix du P.I.B.

d) *Détermination des investissements*

Le montant annuel des investissements (ligne Paris-Sud-Est incluse) qui pourra être majoré ou minoré dans la limite de 300 millions de francs, évoluera comme suit, en autorisations de programmes et de crédits de paiement :

	A.P.	C.P.
1980	4 800 MF	4 950 MF
1981	4 700 MF	4 900 MF
1982	4 600 MF	4 875 MF

Ne sont pas compris dans cette enveloppe les investissements dont une collectivité demanderait la réalisation. Dans ce cas, la S.N.C.F. sera en droit de réclamer une subvention de ladite collectivité si la rentabilité interne du projet est inférieure à 9 %.

e) *Contribution de l'Etat*

La subvention d'infrastructure fixée au départ à 2 850 millions de francs (1977) sera réévaluée chaque année en fonction de l'évolution des prix et des charges salariales.

Les obligations d'intérêt général seront compensées comme précédemment.

La contribution versée à la S.N.C.F. au titre des lignes omnibus sera environ deux fois plus élevée pour les lignes entièrement omnibus que pour les dessertes omnibus sur les grandes lignes et les liaisons routières.

L'Etat accordera à la S.N.C.F. une subvention d'équilibre annuelle forfaitaire et dégressive de 3 300 millions de francs en 1979, 2 600 en 1980 et 2 000 en 1982. Compte tenu de cette subvention, la S.N.C.F. devra réaliser son équilibre financier.

f) *Clauses de sauvegarde*

L'Etat et la S.N.C.F. se concerteraient au cas où le trafic constaté s'écarterait par rapport aux prévisions, de 4 % pour les marchandises et de 3 % pour les voyageurs. La même procédure s'appliquerait en cas d'événements ou de décisions imprévues.

B. Libéralisation du contingentement des transports routiers

Depuis 1934, date de leur première expansion, les transports routiers ont été sévèrement réglementés, tant en volume qu'au plan tarifaire.

Tel était le cas, en particulier, des transports de marchandises pour lequel avaient été établies trois aires d'activité : la zone de camionnage, la zone courte (150 km de rayon environ) et la zone longue (ensemble du territoire). Bien que le décret de 1949 ait posé le principe du libre choix de l'usager au meilleur coût pour la Nation, l'activité des transporteurs était étroitement contingentée par l'octroi, en nombre limité, de licences de zone courte et de zone longue.

Depuis 1971, cette situation avait été sensiblement modifiée par la libéralisation progressive du contingentement en zone courte et l'octroi de droits particuliers pour les transports internationaux. Mais de profondes modifications sont apportées au régime actuel par le décret du 2 mars 1979 qui prévoit notamment :

- la mise hors réglementation des véhicules de moins de 3 500 kg de charge
- la suppression des zones de camionnage
- le décontingentement des transports de masse indivisible.

De plus, à partir du 1^{er} juillet 1980, un transporteur pourra, sous réserve d'une capacité reconnue, exercer son activité dans n'importe quelle zone courte de son choix, plus celle où il possède un établissement.

Des mesures d'assouplissement ont également été prises en zone longue, se traduisant essentiellement par l'octroi de licences nouvelles : 3 250 en 1978 et 3 250 annoncées récemment par le Ministre. Toutefois, ces licences se distinguent des anciennes par le fait qu'elles sont incessibles.

Au plan de la tarification, le Gouvernement a également libéralisé la réglementation :

- en portant de 150 à 200 km la distance routière non soumise à tarification
- en instituant un régime de conventions tarifaires échappant également aux règles communes sous réserve, toutefois, de leur agrément pour le Comité National Routier
- en abrogeant la tarification pour la location des véhicules.

**

Comme on peut le constater, ces mesures vont dans le sens de l'établissement d'une libre concurrence entre les différents modes de transport, qui apparaît parfois excessive aux organisations professionnelles routières elles-mêmes, dans la mesure, par exemple, où elles réduisent la valeur des licences cessibles qui constituent l'essentiel du capital des entreprises.

Votre commission se préoccupe également du nouvel essor que cet assouplissement général du contingentement risque de donner au transport routier, au détriment de l'activité de la S.N.C.F., alors que les économies d'énergie constituent un de ses soucis majeurs.

C. Mesures intéressant les transports en province

En dehors des participations financières de l'Etat à la réalisation des métros de Lyon, Marseille et Lille, dont nous avons déjà traité l'an dernier, le Gouvernement a développé son action en faveur des transports collectifs urbains et des liaisons interurbaines à moyenne distance.

1°) Les transports collectifs urbains

a) Contrats de développement

La procédure des contrats de développement a permis d'apporter une aide financière importante aux collectivités locales, souhaitant mettre en oeuvre un programme de développement des transports collectifs dans les agglomérations urbaines. L'aide de l'Etat concerne exclusivement l'infrastructure et le matériel roulant.

Aux contrats repris en 1977, se sont ajoutés, en 1978, ceux conclus avec Nantes, Caen, Rennes, Grenoble, Angers, Angoulême, Brest et Lorient.

b) Subvention de certaines opérations importantes

Certaines opérations importantes sont subventionnées à 50 %. Il s'agit, en particulier, de 5 grands projets de réalisation d'un réseau de transport en site propre :

- A Clermont-Ferrand (axe prioritaire de 4,500 km en autobus)
- A Nantes (tramway)
- A Nice (axe prioritaire de 3,800 km entre le centre ville et l'aéroport)
- A Saint Etienne (prolongation de la ligne de tramway Nord-Sud)
- A Marseille (axe prioritaire perpendiculaire à la ligne de métro.

c) *Plan de circulation et études*

L'établissement de plan de circulation peut également être subventionnée pour partie sur le budget des Transports et celui de l'Intérieur.

L'Etat (Transports + D.A.T.A.R.) finance également des crédits d'études, notamment des schémas régionaux et départementaux.

2°) *Les schémas régionaux de transport*

La mise en place de tels schémas initiés par le décret du 30 août 1977 est définie maintenant par le décret du 24 septembre 1979, abrogeant le premier, qui permet aux établissements publics régionaux (E.P.R.) de :

- dépasser avec des transporteurs (ferroviaires ou routiers) des conventions d'exploitation de services de transport ou des contrats de concession
- d'acquérir du matériel roulant.

Pour contribuer au financement de ces opérations, l'Etat s'engage à verser aux E.P.R. (ou aux collectivités locales), pendant 7 ans, le montant de la valeur actualisée des économies réalisées dans le financement des services omnibus.

Les schémas régionaux mis en oeuvre actuellement concernent le Nord-Pas-de-Calais, la Lorraine, les Pays de la Loire, la Franche Comté et le Limousin. Trois autres ont été approuvés (Alsace, Centre et Provence).

En outre, de nombreux schémas régionaux ou départementaux sont en cours d'étude.

Les résultats les plus significatifs ont été enregistrés dans la région Nord - Pas - de-Calais, où l'opération est assortie d'un renouvellement complet du matériel ferroviaire et d'un accroissement de 20 % de la cadence des dessertes.

II.- EVOLUTION GENERALE DU TRAFIC DE L'ENSEMBLE DES TRANSPORTS INTERIEURS

A. Voyageurs

Le trafic ferroviaire a progressé d'un peu plus de 3 % sur les grandes lignes et de 2 % sur la banlieue.

Celui de la R.A.T.P. a progressé de 3,6 %.

En province, l'augmentation du trafic enregistrée sur les transports en commun a été très sensible. Si elle a été, en moyenne, de 11,2 %, cette progression a été très variable : très importante dans les villes moyennes : + 25,3 %, et les trois plus grandes agglomérations Lyon, Marseille et Lille : + 20 %. Moins sensible ailleurs, cette évolution favorable est incontestablement due à l'amélioration qualitative et quantitative de l'offre.

Plus difficile à chiffrer avec précision, le trafic assuré par les voitures particulières est estimé, pour 1977, à 430 milliards de voyageurs/km, ce qui représente 81,7 % du total.

B. Marchandises

Le trafic ferroviaire, routier et fluvial de marchandises a évolué comme suit depuis 1974 (en milliards de T/km) :

	1974	1976	1978
Trafic ferroviaire	74,0	64,4	64,3
Trafic routier	71,6	69,2	77,9
Trafic fluvial	13,7	11,6	11,9

Par rapport à 1977, le trafic routier est encore à la première place pour le taux de progression, soit + 6,5 % pour les véhicules de plus de 6,6 tonnes de charge utile. En revanche, le trafic ferroviaire n'a marqué qu'une faible augmentation : + 1,7 %. De ce fait, le chiffre qu'il a atteint en 1978 reste de 13 % inférieur à celui de 1974.

En ce qui concerne la voie d'eau, on observe pour la première fois une légère progression, mais le résultat atteint est encore de 15,5 % en-dessous de celui obtenu en 1974.

Le principal concurrent de ce dernier mode de transport est incontestablement l'oléoduc dont le trafic est sensiblement deux fois plus important que celui des canaux.

Participation aux échanges internationaux

Sur les 387,3 millions de tonnes échangées avec l'étranger en 1978, 132,8 ont utilisé les transports terrestres.

La route arrive, là aussi, au premier rang avec 54 % aux importations et 47 % aux exportations.

Le fer a, pour sa part, chargé 30 % du tonnage à l'entrée et 37 % à la sortie.

Quant à la voie d'eau, sa part est de 16 % dans les deux cas.

Enfin, si l'on tient compte, non plus du tonnage, mais de la valeur des marchandises, la part routière est de l'ordre de 60 % du total aux importations et des deux tiers à l'exportation.

Appréciation du trafic en 1979

Le trafic routier de marchandises a marqué une vive progression au premier semestre de l'exercice en cours, soit + 12,2 % pour les véhicules de plus de 6,6 tonnes de charge.

En ce qui concerne le rail, le trafic de voyageurs est stationnaire pour les huit premiers mois de 1979, mais celui des marchandises a progressé de 3,9 %.

I - LA S. N. C. F. :

A. Crédits budgétaires affectés à l'exploitation au titre du ministère des Transports (en millions de francs) :

	Loi de finances	
	1979	1980
Déficit d'exploitation	2 600	2 600
Indemnité compensatrice:		
banlieue	430	463
omnibus	1 677	1 836
Infrastructure générale	2 494	3 337
Passages à niveau:		
Grandes lignes et banlieue	420	450
Charges spéciales de retraite	6 120	7 100
Tarifs réduits:		
Grandes lignes et banlieue	830	1 011
TOTAL	14 571	17 233

Le total des dotations affectées à la S. N. C. F. au seul titre du Ministère des Transports dont nous signalions depuis plusieurs années la continuelle progression marque donc une augmentation beaucoup plus importante que l'an dernier, en dépit des sensibles relèvements tarifaires intervenus au printemps dernier.

Votre Commission se préoccupe tout particulièrement de la hausse très sensible de la compensation versée à la Caisse de retraite des cheminots qui résulte du décalage croissant entre le montant des cotisations de retraite de la S. N. C. F. et de ses agents et celui des pensions à verser aux retraités et à leurs ayants-droit.

Elle ne méconnaît pas que la diminution sensible des effectifs depuis l'immédiat après-guerre explique en partie cette constante progression de la part versée par l'Etat, mais elle note que depuis 1970, le nombre des bénéficiaires, qui a plafonné à cette époque à 430 000, commence à régresser lentement, alors que la nombre des actifs à fini de décroître. Elle espère donc très vivement que cette contribution va amorcer une décroissance du moins en francs courants.

Tout en notant une stabilisation du déficit d'exploitation proprement dit, votre Commission se préoccupe vivement de son évolution et souhaiterait, par ailleurs, qu'une présentation plus claire permette de mieux apprécier la situation financière de nos chemins de fer.

B. Evolution du trafic :

1°) *Résultats de 1978 :*

a) *Voyageurs :*

Le nombre de voyageurs et de voyageurs-kilomètre a évolué comme suit par rapport à 1977 :

	1977	1978	Evolution en pourcentage
Voyageurs (millions):			
Banlieue parisienne	426	431	+ 1,3 %
Autres lignes	<u>247</u>	<u>253</u>	+ 2,1 %
	673	684	+ 1,6 %
Voyageurs/kilomètre (milliards):			
Banlieue parisienne	7,3	7,46	+ 2,2 %
Autres lignes	<u>44,5</u>	<u>46,04</u>	+ 3,4 %
	51,8	53,5	+ 3,2 %

Bien que faible, la progression du trafic de voyageurs s'est donc poursuivie et, dans ce domaine, l'évolution de la S. N. C. F. apparaît satisfaisante surtout si on la compare aux résultats obtenus par les sociétés ferroviaires du Marché commun.

Contrairement à l'an dernier, le trafic de banlieue parisienne s'est développé plus lentement que celui des grandes lignes. Sur ces dernières on note, par ailleurs, un nouveau tassement du trafic de première classe, sans doute imputable à l'amélioration de confort qu'a apporté en deuxième classe la mise en service des équipements « Corail ».

Enfin, les transports de voyageurs avec automobiles ont confirmé leur redressement en progressant de 16 millions tandis que le nombre de voyageurs en couchettes et voitures-lit augmentait de 4 %.

b) *Marchandises :*

	1977	1978	Evolution en pourcentage
Tonnes (millions)	214	214	-
Tonnes/kilomètre (milliards)	662	67,3	+ 1,7 %

Le trafic des marchandises qui avait régressé en 1977 a légèrement progressé grâce à un allongement des parcours effectués. Le résultat est principalement imputable à une meilleure conjoncture de la sidérurgie, qui a affecté à la fois les fontes et aciers et les minerais, et au développement des transports d'hydrocarbures et de céréales.

En revanche, le recul se poursuit pour le charbon et les engrais. Le problème est donc toujours pour la S. N. C. F. de remédier à la réduction des pondéreux qui constitue son fret préférentiel.

2°) *Premières indications pour 1979 (huit premiers mois) :*

a) *Voyageurs :*

	1978	1979 estimation	1979 1978
Voyageurs (millions)			
Réseau principal			
. première classe	14,3	12,7	- 11,2 %
. deuxième classe	152,3	156,4	+ 2,7 %
TOTAL	166,6	169,1	+ 1,5 %
Banlieue de Paris	282,2	280,7	- 0,5 %
Voyageurs/kilomètre (milliards)			
Banlieue de Paris	4,88	4,92	+ 0,8 %
Rapides et express	28,04	27,99	-
Omnibus et services routiers	3,13	3,13	-
TOTAL	36,02	36,04	+ 0,5 %

b) *Marchandises*

	8 mois 1977	8 mois 1978	Variation
Tonnes (millions)	141,1	146,0	+ 3,5 %
Tonnes/km (milliards)	44,33	46,06	+ 3,9 %

Ces chiffres font apparaître une nouvelle mais très faible progression du trafic voyageurs où l'on note un tassement accentué du nombre des usagers de première classe.

En revanche, l'activité fret marque une sensible reprise qui résulte principalement d'une nouvelle amélioration de l'activité sidérurgique et chimique.

Une observation plus détaillée du trafic de passagers nous apprend que, si la progression d'ensemble a été relativement faible, son augmentation est restée très sensible sur les grands axes ayant bénéficié d'améliorations importantes concernant leurs horaires ou leurs équipements.

C'est ainsi que le nombre de voyageurs a évolué comme suit de 1977 à 1978 sur les cinq principales radiales :

	1976	1977	1978
- Paris - Lyon - Marseille - Nice (1)	8 510 000	9 060 000	9 405 000
- Paris - Toulouse (1)	6 403 000	6 510 000	6 694 000
- Paris - Bordeaux (1)	9 037 000	9 160 000	9 363 000
- Paris - Lille (2)	4 306 000	4 411 000	4 631 000
- Paris - Strasbourg (1)	4 672 000	4 821 000	4 990 000

De façon générale, on constate que la mise en service progressive du matériel « Corail » depuis 1975 - 2 665 voitures en circulation à la fin de 1979 - a eu un impact satisfaisant sur le trafic, ce matériel bénéficiant d'une excellente image de marque auprès de la clientèle.

Pour le fret, le trafic se répartit à raison de 37,5 % par trains complets, 10,2 % par rames et 52,3 % par wagons isolés.

Bien qu'elle reste assez faible, la part des marchandises acheminée par conteneurs est en nette progression : 6,4 millions de tonnes en 1978, soit + 5 %.

Le trafic assuré par les wagons de particuliers surprend par son importance. Il représente en effet avec 115 millions de tonnes plus de la moitié du tonnage chargé par la S. N. C. F.

C. Equipement et modernisation :

La longueur totale des lignes exploitées à la fin de l'an dernier s'élevait à 34 522 km, dont 24 124 ouvertes au service des voyageurs. Les transferts sur route décidés par la S. N. C. F. au cours du prochain hiver ne concernent que 104 km de lignes : Autun - Chagny, Felletin - Ussel, Sélestat - Saint Dié.

Pour ces trois itinéraires, le rapport des dépenses aux recettes est respectivement de 11, de 36,3 et de 11,75. Ces chiffres donnent une idée des pertes que pourrait entraîner le maintien de ces dessertes ferroviaires.

En matière d'électrification, le réseau équipé, soit en 25 000, soit en 1 500 volts, a progressé de 9 170 à 9 586 km. Les travaux réalisés concernent principalement la banlieue parisienne.

En province, les deux principaux chantiers intéressaient la rive droite du Rhône (de Lyon à Avignon, la partie terminale Avignon - Miramar ayant déjà été réalisée) et la ligne Bordeaux - Montauban. La première opération devrait être terminée cette année et la seconde, en 1980. Les autres programmes intéressent principalement les renforcements de voies, permettant une accélération des vitesses et la réparation ou même la reconstruction de nombreux ouvrages d'art (549 au total).

On notera enfin la généralisation de l'équipement en signalisation automatique des passages à niveau allant de pair avec la suppression de ceux-ci sur les lignes les plus fréquentées (230 en 1977). Compte tenu de ces opérations, sur les 22890 passages à niveau existants à fin 1977, 9 400 sont d'ores et déjà automatisés.

IV. - LA R.A.T.P.

A. Evolution du trafic

Le nombre de voyageurs transportés a évolué comme suit, de 1977 à 1978
(en millions de voyageurs).

	1977	1978
Réseau ferré :		
Métro.....	1 080,7	1 103,5
R.E.R.....	131,9	178,2
Funiculaire de		
Montmartre.....	1,5	1,6
Total.....	1 214,1	1 283,3
Réseau d'autobus		
Paris.....	312,2	306,7
Banlieue.....	397,6	402,5
Affrètements.....	17,5	17,9
Total.....	727,3	727,1

En ce qui concerne le réseau ferré, on observe sur le métro une progression de 2,1 % qui, si elle est relativement faible, n'en est pas moins remarquable compte tenu de la concurrence du R.E.R. dont les résultats sont en augmentation très sensible (+ 35 %).

Il convient de noter, par ailleurs, que cette progression a été réalisée en dépit d'une légère diminution des places offertes sur le métro. En revanche, la fréquentation supérieure du R.E.R. résulte essentiellement de l'extension de ce réseau sur lequel le nombre de kilomètres-voitures est passé de 36,5 à 48,9 millions.

La progression générale est imputable, principalement, à l'utilisation croissante de la carte orange employée par 42,5 % des usagers contre 41,5 % pour les porteurs de billets ordinaires et 13 % pour les utilisateurs de la carte hebdomadaire.

Sur le réseau des autobus, la vive progression enregistrée depuis 1975 ne s'est pas poursuivie et on constate même un léger fléchissement à Paris intra muros.

Dans ce domaine, ces médiocres résultats s'expliquent sans doute par les difficultés croissantes de la circulation qui a réduit la vitesse moyenne des autobus à 10 km/h à Paris et 13,8 en banlieue aux heures de pointe. Il

conviendrait donc à la fois de poursuivre de façon plus active la création de couloirs réservés – si possible matérialisés – et surtout de les faire respecter. On ne peut nier, en effet, que les automobilistes continuent à bénéficier d'une large indulgence de la part des agents de la circulation – cependant très nombreux – qui paraissent surtout soucieux de favoriser l'écoulement du trafic.

B. Les travaux d'équipement

Les dépenses d'équipement (2 218 MF, taxes comprises) sont à nouveau en progrès bien que celui-ci soit beaucoup moins sensible que précédemment. Cette évolution s'explique surtout par la diminution des opérations intéressant le R.E.R. Ce sont cependant les travaux d'extension du réseau qui continuent à absorber plus du tiers des crédits (39 % au lieu de 46 % en 1977).

Les principales opérations se présentent comme suit :

1°) Extension du réseau :

Sur le R.E.R. : prolongement de la ligne devant desservir Marnes-la-valleée et de la branche Nord-Sud du Châtelet à la Gare du Nord. Cette dernière opération permettra de relier les banlieues Nord et Sud à travers Paris.

Sur le métro : prolongements des lignes n° 7 de la Porte de la Villette à Aubervilliers (actuellement terminée) ; n° 10 de la Porte d'Auteuil à Boulogne et au Pont de Saint Cloud ; n° 13 bis à Asnières Gennevilliers.

Par ailleurs, deux correspondances importantes entre le R.E.R. et le métro sont en cours de réalisation à Invalides et La Chapelle.

2°) Mise en service de nouveaux matériels roulants

L'introduction d'une nouvelle génération de matériel roulant sur le métro a débuté avec la mise en service du MF 77 bénéficiant de tous les perfectionnements techniques. Cette opération va hâter l'élimination progressive du matériel ancien qui ne représente plus aujourd'hui que 20 % du parc et devrait disparaître totalement en 1982.

Des ensembles d'un type nouveau, utilisables sur la S.N.C.F. ou le métro, vont également être introduits sur le réseau R.E.R. Il s'agit des rames MI 79, larges de 104 mètres, constituées de quatre voitures susceptibles d'utiliser indifféremment du courant continu à 1 500 Volts ou du courant alternatif à 25 000 Volts. Enfin, pour rajeunir le parc automobile du réseau de surface, la R.A.T.P. a commandé 670 autobus standard plus spacieux (78 places) dont la livraison est en cours.

3°) Améliorations diverses

L'amélioration du service offert continue à faire l'objet de nombreuses opérations concernant notamment la réalisation d'escaliers mécaniques, le renforcement de la ventilation et de l'éclairage, la mise en place de plusieurs ascenseurs ainsi que la création ou la modification des accès des stations.

Ces opérations d'équipement ont été financées à 50 % par des subventions (Etat et Région Ile de France à hauteur de 255 millions chacun) et autofinancement, et à 50 % par des emprunts à long terme. Pour des raisons qui ne nous apparaissent pas clairement, la part du versement de transport imposé aux employeurs n'intervient, dans le financement des investissements, que pour 6,75 millions de francs, encore s'agit-il d'un reliquat de l'exercice 1977.

C. Situation financière de la Régie

Le compte d'exploitation de la R.A.T.P. s'analyse comme suit, pour l'exercice 1978 (en millions de francs) :

	Dépenses		Recettes
Frais de personnel	3 680,0	Recette de Trafic	2 035,7
		Autres recettes	518,8
Autres frais d'exploitation	1 260,0	Lignes déficitaires	13,5
		Remboursement des pertes de recettes	969,4
Frais financiers	500,2		
Dotations de l'exercice	184,6	Indemnité compensatrice	2 049,9

Au titre des dépenses, nous notons que celles-ci s'accroissent de 14,4 % par rapport à 1977 en raison principalement du relèvement des traitements du personnel. A ce propos, nous observons cependant que la R.A.T.P. ne bénéficie pas, comme la S.N.C.F., de la normalisation de ses charges de retraite bien que celles-ci soient également affectées par le déséquilibre existant entre le nombre des actifs et celui des retraités. La charge supportée de ce fait par la Régie est estimée par elle à 397 MF en 1978. Votre Commission souhaiterait que le Gouvernement nous fournisse, à ce sujet, quelques explications.

En ce qui concerne les recettes, nous observons tout d'abord qu'en dépit des majorations tarifaires intervenues, le montant des recettes, bien qu'en augmentation de 13,7 % par rapport à 1977, n'a pas même suivi la progression des dépenses, soit + 14,4 %.

C'est donc à une nouvelle détérioration de la situation de la Régie que nous assistons, les profits de trafic et autres activités ne couvrant plus que 45 % des frais globaux.

Quant aux subventions d'exploitation dont bénéficient la R.A.T.P., nous pensons utile d'en rappeler l'origine alors que le Gouvernement a en principe décidé de modifier la clé de répartition des charges de chacun qui s'établit comme suit :

Contribution des employeurs	834,2 MF
Collectivités locales de la Région Ile de France	698,0 MF
Etat	1 500,6 MF
Total	3 032,8 MF

On notera que le versement des employeurs sert également à couvrir les dépenses d'équipement, principalement en alimentant la dotation d'amortissement (355,7 MF en 1978).

D. La modification du statut des transports parisiens

La réforme du statut des transports parisiens a donné lieu à l'Assemblée Nationale, à un large débat au cours duquel a été posée essentiellement la question de la participation de l'Etat au déficit de la R.A.T.P. et des chemins de fer de banlieue.

On sait, en effet, que l'article 6 de la loi du 6 mars 1976, portant création et organisation de la région d'Ile-de-France, stipule que ladite région « définit la politique régionale de circulation et de transport de voyageurs et assure sa mise en oeuvre ». Or, il n'apparaît pas que le législateur ait alors pleinement mesuré l'implication particulièrement lourde de telles dispositions. Rappelons, en effet, que pour couvrir une charge totale évaluée en 1979 à 9 820 millions de francs, les recettes directes et accessoires de trafic ne devraient pas dépasser 4 075 millions de francs, soit 41,5 %, ce qui nécessite l'octroi de subventions et contributions se montant à 5 745 millions de francs : déficit couvert, suivant les dispositions actuelles, à concurrence de 2 615 millions par les employeurs de la région des transports parisiens, 2 156 millions par l'Etat et 974 millions par les Collectivités locales concernées.

Ainsi que l'a souligné M. Pierre Cornet, rapporteur de la Commission des finances de l'Assemblée Nationale, le projet de réforme que le Gouvernement a déposé le 10 mai dernier prévoit un dégageant progressif de l'Etat, obtenu par un blocage de sa participation en 1980 et 1981 au niveau atteint en 1979 et une réduction d'un trentième de ce montant chaque année à partir de 1982. On conçoit qu'une telle formule ne reçoive pas l'agrément des collectivités

intéressées qui, pour faire face à ces charges nouvelles, devraient recourir simultanément à un relèvement d'autant plus sensible des tarifs des impôts locaux et du versement demandé aux employeurs que le montant des charges s'accroît chaque année de plus de 10 %.

Devant ce dégageant progressif de l'Etat qui est, il faut bien le reconnaître, dans la logique des dispositions de la loi de 1976, les responsables régionaux font valoir le rôle particulier et le caractère national des transports parisiens et le fait qu'ils héritent d'une situation financière imputable au refus constant des Pouvoirs publics de procéder aux relèvements des tarifs qui eussent été nécessaires notamment parce qu'ils étaient pris en compte dans l'évaluation du coût de la vie.

Confrontée à ce problème, votre Commission se doit de rappeler tout d'abord, comme elle n'a cessé de le faire depuis de longues années, qu'il est anormal que les usagers de province, et en particulier les habitants des villes équipées de transports en commun, aient à supporter une part importante du déficit des transports parisiens alors qu'ils doivent faire face aux charges de leur propre réseau. Elle reconnaît cependant qu'il est sans doute excessif de ne pas tenir compte des servitudes particulièrement lourdes propres à la région parisienne et du rôle national joué par celle-ci.

C'est pourquoi elle souhaite qu'une position de compromis puisse être trouvée, conciliant les intérêts des uns et des autres et ménageant les transitions nécessaires.

Dans l'immédiat, elle constate que, dans l'impossibilité de faire adopter par le Parlement un texte satisfaisant avant le fin de l'année, il sera très vraisemblablement nécessaire de différer, pour la troisième année consécutive, l'application de la réforme projetée et, à terme inéluctable, ce qui nécessitera l'octroi par un collectif d'un crédit de l'ordre de 200 millions de francs pour compléter la contribution de l'Etat établie dans l'hypothèse de l'adoption par le Parlement du projet de réforme déposé au printemps dernier.

CONCLUSION

Comme elle l'avait fait l'an dernier, votre Commission constate que la part du trafic routier dans les transports terrestres continue à progresser.

Sans ignorer les motifs de la préférence des usagers pour une technique qui, s'appuyant sur un réseau routier particulièrement dense, réduit, au minimum, les manutentions, souvent très coûteuses, au départ et à l'arrivée, elle regrette que sur des liaisons ferroviaires spécialement bien équipées telles que Paris-Marseille ou Paris-Bordeaux le rail ne puisse pas faire face avec plus d'efficacité à la concurrence des camionneurs.

On ne peut contester en effet au rail l'avantage d'être beaucoup plus économe en énergie, que la route et au trafic routier lourd le double inconvénient d'être responsable d'une certaine dégradation des chaussées et de la gêne non moins discutable qu'il apporte à la circulation automobile particulière. Il nous apparaît donc que le Gouvernement, tout en respectant le libre choix des usagers devrait permettre à nos chemins de fer de jouer pleinement leur rôle, en particulier dans le domaine du fret.

Une telle politique suppose de la S.N.C.F. un effort certain de reconversion et, de la part du Gouvernement, le maintien d'un certain endiguement de la concurrence.

Gagner quelques minutes sur une liaison rapide est certes un exploit technique et chacun se félicite de pouvoir aujourd'hui aller de Paris en 3 heures 07 à Nantes, en 3 heures 54 à Strasbourg, en 4 heures 30 à Bordeaux et en 6 heures 33 à Marseille, mais il serait sans doute préférable au plan économique et énergétique que plus de marchandises en particulier « légères » soient acheminées par le rail. Ceci nécessite de la part de la S.N.C.F., nous l'avons déjà dit, un effort commercial et un effort technique, le premier en ouvrant l'accès aux fonctions de responsabilité à un personnel de formation économique et non exclusivement scientifique, le second en développant toutes les formules de transport combiné rail-route et l'utilisation des conteneurs (dont le trafic bien qu'en nette progression n'atteint pas encore 4 milliards de tonnes/km.

Connue et appréciée du public pour ses performances dans le domaine des voyageurs, il reste à la S.N.C.F. à acquérir la même réputation au plan des marchandises. Peut-elle oublier, en effet, que sur les 19 760 millions de francs de recettes réalisées en 1978, le trafic marchandises en a rapporté 12 900, soit près de 58 % du total ?

Mais si la S.N.C.F. doit mener une politique de fret plus active, le Gouvernement ne peut ignorer que la France vit sous la menace latente d'une

pénurie de carburant et que celle-ci nécessiterait, sous peine de paralysie de l'économie, un transfert important du trafic de marchandises de la route vers le rail.

Votre Commission estime donc qu'il convient d'agir avec la plus grande prudence en matière de coordination des transports et en particulier de maintenir nos chemins de fer en situation de faire face à une suspension totale ou partielle du trafic routier. On a critiqué, à juste titre, des choix comme celui du « tout électrique » ; craignons également de laisser au nom du libéralisme, un mode de transport acquérir une sorte de monopole. Quel recours aurions-nous alors en cas de crise pétrolière aigüe ?

Concernant la participation des régions ou des collectivités locales à la gestion de certaines lignes ferroviaires ou liaisons routières en difficulté, votre Commission pense qu'il y a là une formule intéressante et plusieurs exemples ont montré d'ailleurs qu'un effort de modernisation du matériel et des horaires plus judicieux pourraient rétablir une situation apparemment compromise. Mais de telles solutions ne doivent pas se traduire par la mise à la charge des finances locales de dépenses de service public incombant normalement à l'Etat.

C'est sous cette importante réserve que de telles formules peuvent être appliquées sans qu'on puisse en attendre, à notre avis, de résultats significatifs sur la situation générale de la S.N.C.F.

De façon générale, votre Commission qui partage à ce sujet l'opinion émise par de nombreux intervenants à l'Assemblée nationale est assez sceptique sur les chances de rétablissement de l'équilibre financier de la gestion de nos chemins de fer dans les délais prévus par le contrat de programme Etat-S.N.C.F.

Elle juge, en effet, optimistes les hypothèses retenues concernant les recettes au regard de l'alourdissement prévisible des charges, comme elle l'a souligné en examinant les comptes de l'entreprise.

Elles s'étonne, à ce propos, de la nouvelle et très sensible aggravation de la situation de la Caisse des retraites des cheminots dont le déficit ne cesse de s'accroître.

Au sujet de la R.A.T.P., votre Commission constate que la situation financière de la régie est toujours aussi préoccupante malgré les hausses de tarifs intervenues et l'importance de la contribution imposée aux employeurs. Elle souhaite donc qu'une solution soit trouvée pour dénouer le litige qui oppose les élus locaux à l'Etat et permette aux responsables de la région Ile-de-France de gérer leurs transports en commun et d'en assurer les charges comme l'a prévu la loi de 1976.

Qu'il s'agisse de la S.N.C.F. ou de la R.A.T.P., votre Commission déplore en effet que l'ampleur des aides de l'Etat soit telle qu'elles absorbent en quasi totalité les crédits dévolus au Ministère des transports et paralyse de ce fait son action.

EXAMEN EN COMMISSION

A l'issue de l'exposé de son avis, M. Billiémaz a répondu à un certain nombre de questions posées par ses collègues. A M. Javelly déplorant la non application des mesures de coordination et, plus particulièrement, l'insuffisance des dessertes routières ou ferroviaires en milieu rural, il a répondu qu'il était, en effet, regrettable que certains détenteurs de licences de transport ne les exploitent pas.

M. Souquet, évoquant les bas taux consentis aux sociétés industrielles pour le transport des produits dangereux et les menaces de fermeture pesant sur certaines lignes, telle que celle de Villefranche - la Tour de Carol de Roussillon, le rapporteur a reconnu que certains tarifs accordés pour des transports importants pourraient effectivement être révisés en hausse.

M. Courrière a souligné pour sa part l'inconvénient du financement des schémas locaux de transport par les collectivités, cette formule risquant de pénaliser les régions pauvres, telles que le Languedoc-Roussillon.

M. Billiémaz a pris acte de cette observation et reconnu que l'Etat pouvait, seul, assurer une certaine péréquation au plan national.

Répondant à M. Ceccaldi-Pavard rappelant que les élus de l'Ile-de-France n'étaient pas responsables de l'insuffisance des relèvements tarifaires et de la détérioration de la situation des transports parisiens, le rapporteur pour avis a déclaré qu'à son sentiment, les habitants de cette région devaient accepter de payer leurs transports au même prix que celui acquitté par les usagers des grands centres de province.

M. Barroux a estimé que la situation difficile des transports en commun était également imputable aux usagers donnant trop souvent la préférence à l'utilisation de la voiture individuelle.

MM. Lefort et Orvoën sont également intervenus pour regretter la fermeture de gares et de liaisons, notamment en Bretagne.

Sous réserve de ces observations, la Commission a adopté les conclusions favorables de l'avis de M. Billiémaz, relatif aux transports terrestres.

ANNEXE I

**BILAN D'EXPLOITATION DE LA S.N.C.F.
EN 1978 ET 1979**

(en millions de F)

RECETTES		1978 Résultats	1979 Budget Révisé	
Recettes commerciales				
Voyageurs	Réseau principal	1 ^{re} classe	2 107	
		2 ^e classe	6 074	
	Banlieue parisienne	770	946	
Bagages		142	165	
Marchandises (sauf SERNAM)	Wagons	9 044	10 485	
	Autres	262	207	
Embranchements particuliers et manœuvres		75	77	
SERNAM		2 002	2 245	
Poste	Exercice en cours	359	392	
	Ajustement au titre des exercices antérieurs	5	-	
Total des Recettes commerciales		19 760	22 698	
Autres recettes				
Interpénétrations et échanges de matériel, réglements de communautés, réseaux secondaires		309	284	
Travaux et prestations pour les tiers		688	870	
Armement naval		286	349	
Recettes diverses		756	849	
Produits financiers		343	279	
Ecart de réévaluation		2 474	1 104	
Total des autres recettes		4 856	3 735	
Indemnités versées par l'Etat et les Collectivités publiques				
Réductions tarifaires	Voyageurs	Réseau principal	1 449	1 632
		Banlieue parisienne	807	951
	Marchandises	97	101	
Indemnités banlieue		659	605	
Compensation pour missions de service public		1 484	1 675	
Subvention forfaitaire		3 175	3 300	
Ajustements au titre des exercices antérieurs		76	-	
Total des indemnités		7 747	8 264	

(en millions de F)

DÉPENSES		1978 Résultats	1979 Budget Révisé
Frais de personnel	Salaires	13 154	14 570
	Charges patronales	6 865	7 749
Energie de traction		967	1 137
Fonction « Commercial Voyageurs »			
Fonction « Commercial Marchandises »		1 616	1 863
Fonction « Transport »			
Fonction « Matériel »		1 394	1 497
Fonction « Equipement »		2 269	2 522
Interpénétrations et échanges de matériel, règlements de communautés, réseaux secondaires		309	311
Travaux et prestations pour les tiers		613	773
Armement Naval		270	311
Dépenses générales		212	235
Dépenses propres du SERNAM		1 083	1 288
Impôts		353	413
Dotations d'amortissement		1 901	1 867
Ecart de réévaluation		2 474	1 104
Charges financières		2 729	2 960
Ensemble		<u>36 209</u>	<u>38 600</u>
A déduire :			
Contributions de l'Etat aux charges :			
- d'infrastructure		2 314	3 472
- de passages à niveau		409	427
- d'installations maintenues pour trafics spéciaux		4	4
Total des dépenses (B)		<u>33 482</u>	<u>34 697</u>
Résultats (A) - (B)		- 1 119	-

ANNEXE II

MODES DE TRACTION FERROVIAIRE

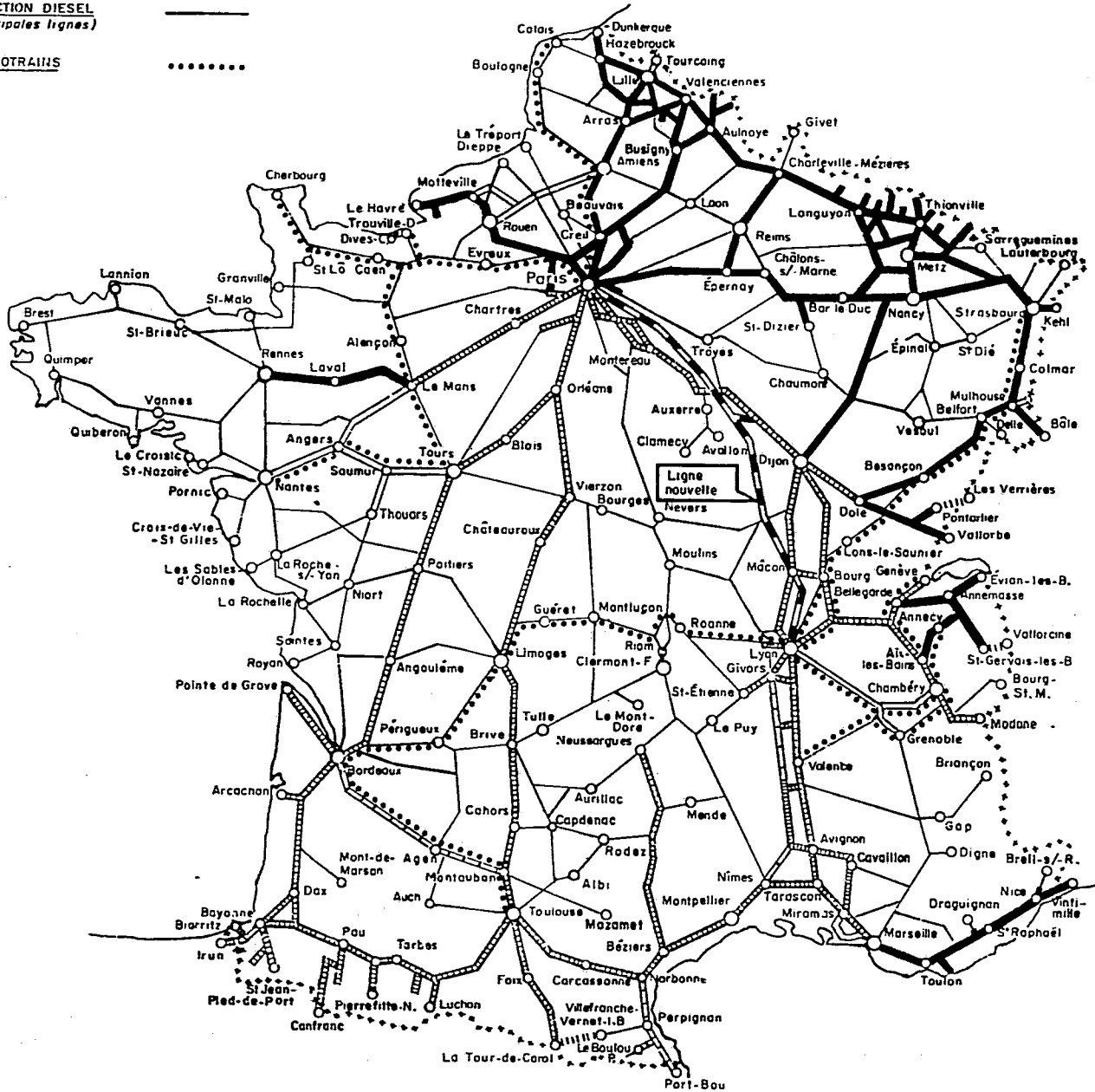
au 31 - 12 - 1978

TRACTION ELECTRIQUE

lignes en service	électrifications	
	travaux engagés ou en cours	études ou projets
continu 1500 v		
monophasé 25000 v.		
autres types de courant		

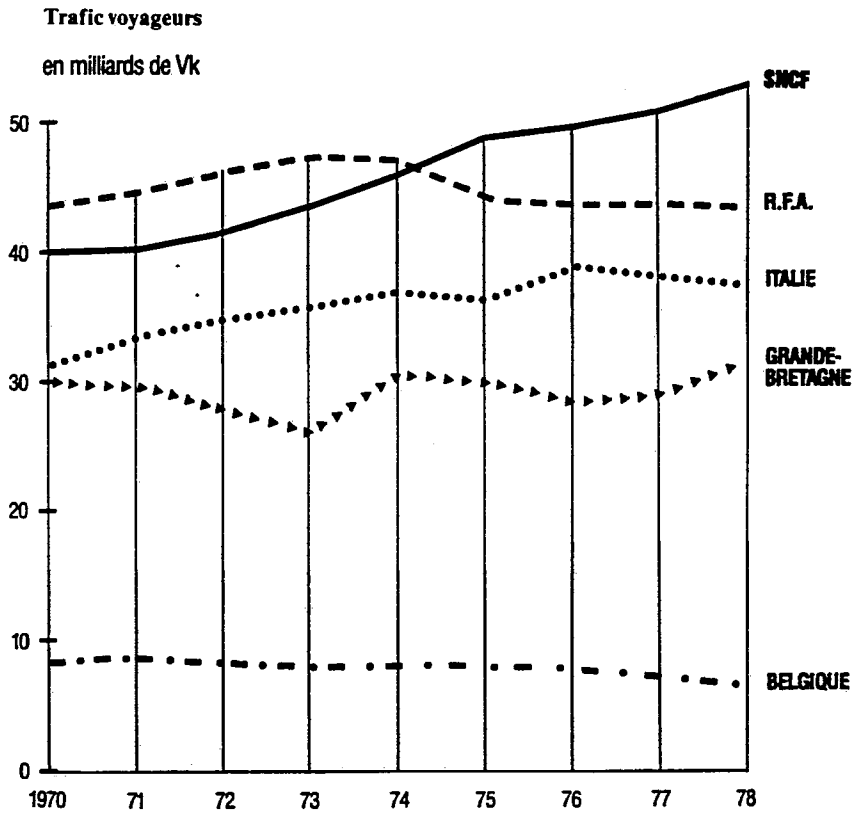
TRACTION DIESEL (principales lignes)

TURBOTRAINS



ANNEXE III

EVOLUTION DU TRAFIC « VOYAGEURS » DE LA S.N.C.F.

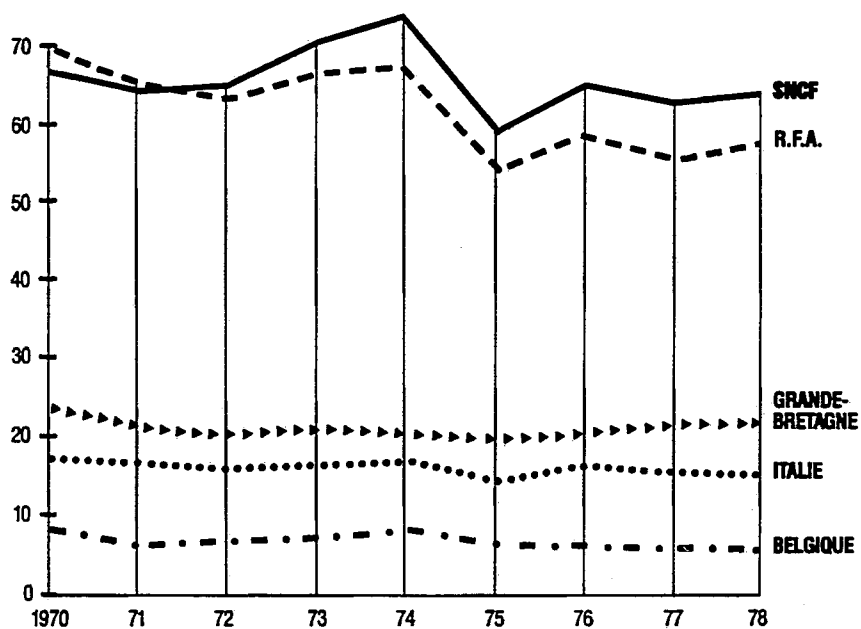


ANNEXE IV

EVOLUTION DU TRAFIC « MARCHANDISES » DE LA S.N.C.F.

Trafic marchandises

en milliards de Tk

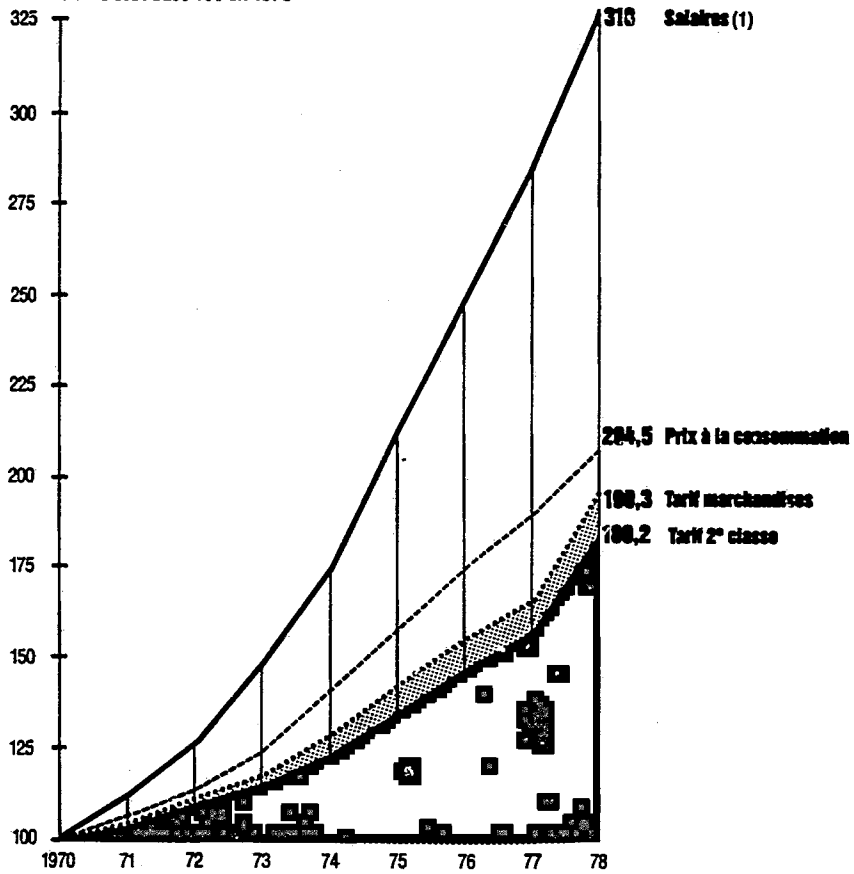


ANNEXE V

EVOLUTION DES TARIFS DE LA S.N.C.F.

Évolution comparée des tarifs, prix et salaires.

en indices : base 100 en 1970



1) Indice du coût de la main-d'œuvre des industries mécaniques et électriques.