

N° 100

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1980

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1981* ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XVIII

### TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Bracqonier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean Colin, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammonn, Rémi Herment, Bernard Hugo (Yvelines), Bernard-Charles Hugo (Ardeche), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lefort, André Lejeune, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean Peyrasfite, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Pouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6<sup>e</sup> législ.) : 1933 et annexes, 1976 (annexe 41), 1981 (tomes XIX) et in-8° 359. Sénat : 97 et 98 (annexe 27) (1980-1981).

Loi de Finances - Transports terrestres - R.A.T.P. - Transports routiers - S.N.C.F.

## SOMMAIRE

|  | Pages |
|--|-------|
| <b>I. - PHYSIONOMIE GENERALE DES TRANSPORTS TERRESTRES<br/>ET ASPECTS ENERGETIQUES</b> |       |
| A. Voyageurs .....   | 3     |
| B. Marchandises .....  | 4     |
| C. Aspects énergétiques .....  | 5     |
| <br>   |       |
| <b>II. - LA S.N.C.F.</b>   |       |
| A. Evolution du trafic .....   | 6     |
| B. Opérations de modernisation .....   | 8     |
| C. Situation financière et interventions de l'Etat .....                               | 10    |
| <br>   |       |
| <b>III. - LA R.A.T.P.</b>  |       |
| A. Evolution du trafic .....   | 13    |
| B. Extension et modernisation du réseau et des installations .....                     | 14    |
| C. Situation financière .....  | 15    |
| <br>   |       |
| <b>IV. - LES TRANSPORTS URBAINS ET REGIONAUX EN PROVINCE</b>                           |       |
| A. Transports urbains .....  | 17    |
| B. Schémas régionaux de transports collectifs .....                                    | 19    |
| <br>   |       |
| <b>CONCLUSION</b> .....  | 20    |
| <br>   |       |
| <b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....  | 22    |

## I. - PHYSIONOMIE GENERALE DES TRANSPORTS TERRESTRES ET ASPECTS ENERGETIQUES

### A. VOYAGEURS

Traduit en milliards de voyageurs/km, le trafic de voyageurs s'évalue comme suit en 1979 :

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| Voitures particulières ..... | 430,0 |
| S.N.C.F. ....                | 53,5  |
| R. A. T. P. ....             | 7,5   |
| Transports par autocar ..... | 30,0  |
| TOTAL .....                  | 521,0 |

Depuis 1974, on constate un ralentissement d'ensemble de la progression du trafic. Ceci est vrai notamment pour l'automobile : + 6 % de 1970 à 1974 et + 3 % seulement jusqu'à 1979, et pour la S.N.C.F. qui stagne depuis 1978 après avoir crû de 3 % environ par an.

Toutefois, la prédominance de la voiture particulière s'est accentuée en dix ans : 82,5 % contre 78 % en 1970, avec un taux de progression de 50 % sur 10 ans plus rapide que celui du rail : + 30 %.

Au total, la part du transport individuel dans la consommation des ménages est ainsi passée de 7,9 % en 1970 à 10,6 % en 1979, tandis que celle du transport collectif n'augmentait que de 1,78 à 1,86 %.

## B. MARCHANDISES

La physionomie du transport de marchandises s'est sensiblement modifiée au cours de la dernière décennie où le frêt routier, traduit en tonnes/km, a largement dépassé celui acheminé par le rail tandis que le trafic par voie d'eau stagnait à son plus bas niveau.

Pour l'année 1979, les résultats se répartissent comme suit (en milliards de tonnes kilométriques) :

|                       |           |      |
|-----------------------|-----------|------|
| S. N. C. F.....       | 70,7..... | 36 % |
| Routes.....           | 94,6..... | 48 % |
| Voies navigables..... | 10,6..... | 5 %  |
| Oléoducs.....         | 22,4..... | 11 % |

Pour les huit mois de la présente année, la route a encore accentué son avance avec une progression de 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (contre 1,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> pour le rail et 2,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> pour la voie d'eau).

Le transport par camion continue donc à bénéficier de sa souplesse, de son absence de rupture de charge et des facilités nouvelles qui lui ont été offertes par la libéralisation quasi totale des droits de trafic progressivement réalisée depuis quatre ans.

### C. ASPECTS ENERGETIQUES

Les menaces qui pèsent sur notre ravitaillement en pétrole et le poids de plus en plus lourd des hydrocarbures pour notre balance de paiement nous ont conduit à nous interroger sur l'aspect énergétique du transport qui consomme à lui seul plus du tiers du carburant que nous importons.

Nous constatons cependant que les économies d'énergie réalisées dans ce secteur restent modestes et qu'en particulier, l'abandon d'une coordination sans doute un peu contraignante a grandement favorisé, comme nous l'avons déjà expliqué, l'expansion du transport routier de marchandises nettement plus consommateur d'énergie que le rail qu'il concurrence.

Votre Commission ne conteste pas que ce mode de transport puisse seul assurer dans de bonnes conditions les transports à courte distance et ceux des marchandises périssables trop délicates pour supporter des transbordements, mais elle n'estime pas logique que des matières premières ou des produits manufacturés lourds soient acheminés par route alors que la S.N.C.F. et, surtout, la voie d'eau, disposent d'une capacité qui est loin d'être utilisée à plein.

Elle souhaiterait donc que le Gouvernement tienne un meilleur compte dans sa réglementation du caractère qualitatif des transports effectués.

Consciente que les hydrocarbures liquides resteront sans doute longtemps encore la seule matière énergétique utilisable dans les transports, elle estime que tout doit du moins être mis en oeuvre pour en réduire la consommation en en tirant le meilleur rendement.

Le libre choix de l'utilisateur, formule idéale en période d'abondance, doit trouver là sa limite.

## II. - La S.N.C.F.

### A. EVOLUTION DU TRAFIC

#### 1° Voyageurs

Le trafic de passagers a évolué comme suit, de 1978 à 1979 (en millions) :

| Grandes lignes    | 1978         | 1979         | Evolution |
|-------------------|--------------|--------------|-----------|
| 1ère classe       | 21,3         | 18,8         | - 11,7 %  |
| 2e classe         | <u>231,0</u> | <u>237,4</u> | + 2,8 %   |
| Total             | 252,3        | 256,2        | + 1,5 %   |
| Banlieue de Paris | 431,2        | 431,8        | + 0,1 %   |

et de 1979 à 1980 (8 premiers mois) :

Grandes lignes : - 3,3 %

Banlieues : - 1,5 %

Comme on peut le constater, le trafic de grandes lignes qui avait faiblement progressé en 1979, comme d'ailleurs en 1978, a sensiblement décliné cette année. Cette évolution est d'autant plus préoccupante qu'elle s'accompagne d'une baisse sensible dès l'an dernier, et qui se poursuit en 1980, du nombre des usagers de 1<sup>re</sup> classe imputable, à la fois, à la hausse des tarifs et à la différence, moins sensible de confort entre la première et la seconde.

Cette relative stagnation a affecté également, et pour la première fois, les grandes liaisons radiales sur lesquelles le nombre des voyageurs avait jusqu'ici progressé sensiblement d'une année à l'autre.

#### *Incidence de l'ouverture de la liaison à grande vitesse Paris-Lyon*

A partir d'un trafic actuel de 13 700 000 voyageurs sur les lignes du Sud-Est qui aurait, normalement, atteint 16 300 000 en 1985, on estime que le nombre des passagers sera en fait de 22 200 000, ce qui représente un gain de près de 6 millions de voyageurs, dont un tiers seulement pour la section Paris-Lyon.

Contrairement à ce qui avait été indiqué précédemment, le tarif de base, égal à celui pratiqué sur l'ensemble du réseau, sera sans doute majoré sur cette liaison d'un premier supplément dans les tranches horaires les plus chargées et même d'un second supplément en fin de semaine et les jours de grand départ.

Cet investissement devrait donc apporter à la S.N.C.F. un important surcroît d'activité et, donc, de recettes. Elle facilitera, en outre grandement le transport de fret sur l'ancienne ligne entre Paris et Lyon.

Il ne semble pas cependant, que la réalisation de liaisons rapides analogues soit envisagée, à moyenne échéance, sur d'autres radiales.

## 2° Marchandises

Sans retrouver les chiffres atteints en 1973 et 1974, le trafic de fret a progressé en 1979 de 5% en passant de 67,3 à 70,7 milliards de tonnes kilométriques : le taux d'augmentation est supérieur à celui prévu par le contrat d'entreprise. En revanche, l'évolution est nettement moins favorable en 1980 où l'on a enregistré une augmentation de 1,6% seulement au cours des huit premiers mois.

Les marchandises acheminées se répartissent comme suit, par grandes catégories :

|                                       |       |
|---------------------------------------|-------|
| Produits sidérurgiques .....          | 8,19  |
| Matériaux de construction .....       | 6,85  |
| Amendements et engrais .....          | 5,69  |
| Combustibles liquides et gazeux ..... | 5,31  |
| Minerais .....                        | 5,31  |
| Produits chimiques .....              | 4,46  |
| Véhicules .....                       | 4,12  |
| Charbon .....                         | 4,00  |
| Boissons .....                        | 3,50  |
| Céréales .....                        | 3,39  |
| Denrées périssables .....             | 2,85  |
| Autres produits .....                 | 12,31 |

La S.N.C.F. reste donc essentiellement un transporteur de produits lourds malgré les efforts entrepris par son service commercial pour conquérir le marché, en développant des denrées périssables et des produits manufacturés.

La lourdeur et l'inertie de ces équipements ne lui permettent pas facilement de s'adapter, comme la route, à l'évolution de la demande et son trafic n'est ainsi souvent que le reflet de l'activité économique générale.

Votre Commission estime cependant que l'action entreprise par les responsables de la S.N.C.F., en direction des marchandises plus élaborées et d'une valeur intrinsèque plus élevée, doit être poursuivie et amplifiée.

## **B. OPERATIONS DE MODERNISATION**

### **1° Etat actuel du réseau**

La S.N.C.F. dispose actuellement d'un réseau de 34 444 km dont 10 079 km sont électrifiés. La dernière opération effectuée dans ce domaine concerne Bordeaux-Montauban (206 km).

Sur toutes les autres lignes, les trains sont tractés par des machines diesel.

Notons que le rôle de la traction électrique est beaucoup plus important que ne le laissent paraître ces chiffres puisqu'elle assure en fait 79 % du trafic.

### **2° Principales opérations en cours ou prévues**

Les dépenses d'équipement engagées en 1979, éventuellement financées par l'emprunt, se chiffrent à 6 952 millions de francs.

A ce titre, les efforts principaux portent sur :

- l'électrification : 1 337 millions de francs ;
- la modernisation du matériel roulant : 1 144 millions de francs ;
- la modernisation des installations fixes : 2 694 millions de francs ;
- la ligne nouvelle Paris-Sud-Est : 1 650 millions de francs dont 482 pour le matériel roulant.

#### *a) La poursuite de l'électrification*

La hausse considérable des hydrocarbures a conduit la S.N.C.F. à réviser sensiblement ses choix. En effet, l'exploitation des lignes électriques est devenue deux fois moins chère que celle des liaisons « diesel » alors qu'en 1973, les premières étaient deux fois plus coûteuses que les secondes.



Ces conditions nouvelles ainsi que l'éventualité d'une production excédentaire d'électricité à la fin de la présente décennie ont naturellement amené les responsables de nos chemins de fer à prévoir *l'engagem. et d'opérations nouvelles jugées, jusqu'ici, non rentables.*

Compte tenu de ces données, les principales opérations en cours ou prévues à court terme portent sur les liaisons suivantes :

|                                   |                               |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| Narbonne-Espagne .....            | 225 km (mise en service 1982) |
| Réseau autour d'Angers .....      | 624 km (1983)                 |
| St Priest-Grenoble-Chambéry ..... | 290 km (1985)                 |
| Plaisir-Dreux .....               | 98 km (1983)                  |

Il est, par ailleurs, prévu d'électrifier un certain nombre de lignes en grande banlieue parisienne.

De plus, la S.N.C.F. étudie, dès maintenant, l'électrification de plusieurs grands axes tels que Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Paris-Clermont-Ferrand, Tours-Lyon. Le rythme moyen annuel d'extension du réseau électrifié serait de *100 km par an de 1981 à 1990.*

#### *b) Autres opérations d'infrastructure*

En dehors des axes prioritaires, la S.N.C.F. poursuit son effort de renouvellement des voies et des bâtiments, de modernisation des postes d'aiguillage et de mise en œuvre de matériels automoteurs d'un type nouveau.

Ces opérations intéressent, notamment, des lignes jusqu'ici un peu délaissées comme Paris-Granville et de nombreuses transversales : Nantes-Bordeaux, Bordeaux-Marseille, Nantes-Lyon, Lyon-Bordeaux et Anvers-Rouen.

Des gains notables de vitesse pourront ainsi être réalisés sur ces dessertes.

## C. SITUATION FINANCIÈRE ET INTERVENTIONS DE L'ÉTAT

Les rapports financiers généraux de l'Etat et de la S.N.C.F. sont, rappelons-le, définis par la Convention révisée de 1937, conclue à l'époque de la nationalisation des chemins de fer. Les dispositions de cette Convention prévoient, en particulier, les modalités financières de couverture des charges particulières de service public supportées par la S.N.C.F. à des titres divers et de son éventuel déficit résiduel d'exploitation. Sans entrer dans les détails, disons que l'écart croissant entre les dépenses et les recettes du trafic a conduit les Pouvoirs publics à accroître sensiblement leur soutien à l'activité ferroviaire de plus en plus concurrencée, comme nous l'avons déjà indiqué, par le développement du transport routier de voyageurs et de marchandises.

### 1° Compte d'Exploitation 1979-1980

Le premier budget révisé de la S.N.C.F. pour l'exercice 1980 se présentait comme suit, par rapport à celui de 1979 :

| Recettes   | 1979   | 1980   |
|--|--------|--------|
| Recettes commerciales (1)                                  | 22 682 | 26 155 |
| Autres recettes  | 3 859  | 4 266  |
| Indemnités versées par l'Etat et les collectivités locales | 8 195  | 8 491  |
| TOTAL  | 34 736 | 38 912 |

(1) dont, en 1980, Voyageurs : 10 200 millions de francs et marchandises : 15 200.

| Dépenses   | 1979     | 1980     |
|--|----------|----------|
| Personnel  | 21 559   | 25 364   |
| Charges financières                                    | 2 928    | 3 370    |
| Autres   | 14 045   | 16 872   |
| TOTAL  | 38 532   | 45 606   |
| A déduire: participations de l'Etat à l'infrastructure | - 3 904  | - 4 398  |
| TOTAL  | 34 628   | 39 208   |
| Déficit résiduel. ....                                 | - 108 MF | - 296 MF |

Ces derniers chiffres font apparaître l'importance des charges de personnel (salaires et charges sociales) qui jouent un rôle prédominant dans les

dépenses de l'entreprise ainsi que le montant relativement important des charges financières résultant des emprunts souscrits aux conditions onéreuses du marché et de la nécessité de faire face au report d'exercices précédents déficitaires.

Par ailleurs, au niveau des recettes, on voit que le transport de marchandises procure à la S.N.C.F. 60 % de ses ressources, ce qui souligne l'intérêt de l'effort à effectuer dans ce domaine.

Enfin, les subventions et participations de l'Etat à des titres divers ne ressortant pas clairement de la présentation de ces bilans, nous pensons utile d'en rappeler la ventilation en 1980 et 1981.

## 2° Crédits budgétaires affectés à la S.N.C.F. en 1980 et 1981.

Sous réserve des crédits complémentaires éventuellement accordés par voie de collectif (1), les dotations budgétaires destinées à la S.N.C.F. se présentent comme suit (en millions de francs) :

| <i>Ministère des transports</i>                     | 1980          | 1981          |
|---|---------------|---------------|
| Charges d'infrastructure et passages à niveau ..... | 4 223         | 4 834         |
| Compensation d'exploitation .....                   | 2 600         | 2 300         |
| Indemnité compensatrice banlieue parisienne .....   | 463           | 520           |
| Réduction de tarifs voyageurs .....                 | 1 011         | 1 099         |
| Réduction de tarifs marchandises .....              | 65            | 65            |
| Services omnibus déficitaires .....                 | 1 836         | 2 154         |
| Compensation à la Caisse des retraites .....        | <u>7 100</u>  | <u>8 495</u>  |
| <b>TOTAL .....</b>                                  | <b>17 298</b> | <b>19 467</b> |
| <i>Autres ministères</i>                            |               |               |
| Tarifs réduits voyageurs .....                      | 1 035         | 1 112         |
| Tarifs réduits marchandises .....                   | <u>65</u>     | <u>76</u>     |
| <b>TOTAL .....</b>                                  | <b>18 398</b> | <b>20 655</b> |

(1) A ce titre, la S.N.C.F. a bénéficié d'une dotation supplémentaire de 1,7 milliard de francs en 1979.

Si justifiées que soient ces participations de l'Etat à notre activité ferroviaire, leur total, qui sera très probablement majoré de 10 %, apparaît considérable si on le rapproche du montant des dépenses ordinaires du ministère de l'Intérieur : 21,3 milliards de francs, ou des Anciens Combattants : 19,1 milliards de francs.

Votre Commission s'est préoccupée, en particulier, de l'importance de la subvention à la Caisse des retraites et de sa progression d'une année à l'autre : + 19,7 %. Cette situation résulte, on le sait, du déséquilibre entre le nombre respectif des pensionnés (412 900) et des actifs (255 700), héritage d'un passé - où le nombre des cheminots dépassait 400 000 - aggravé par un départ à la retraite à 50 ans pour les actifs et à 55 ans pour la plus grande partie du personnel.

Ce rapport défavorable entre cotisants et retraités, ces derniers représentant actuellement 62 % du total des effectifs émergeant au budget de la S.N.C.F. est certes appelé à décroître lentement, mais en raison de l'augmentation prévue des prestations, la compensation demandée dépassera sans doute 10 milliards de francs l'an prochain. On ne peut qu'être surpris d'une augmentation aussi brutale qui conduit à se demander de quel poids pèserait sur le budget social de la nation la généralisation de tels déséquilibres.

### **3° Perspectives de réalisation du contrat d'entreprise de 1979**

Les objectifs du contrat d'entreprise signé le 24 avril 1979 entre l'Etat et la S.N.C.F. seront-ils tenus ? On pouvait le penser jusqu'à la fin de 1979 où l'évolution du trafic avait même été plus favorable que prévu, ce qui avait permis, moyennant, il est vrai, une revalorisation de la contribution à l'infrastructure, la réduction programmée (de 3 300 à 2 300 millions de francs) de la subvention d'exploitation.

Mais compte tenu de la stagnation du trafic enregistrée cette année, du sérieux dérapage des prix qui se répercute sur les salaires et de la hausse des taux d'intérêt, il apparaît bien que l'équilibre atteint ne pourra être maintenu et que la S.N.C.F. sera amenée à faire jouer les clauses de révision prévues par l'accord qu'elle a conclu avec les autorités de tutelle. On mesure là, une fois de plus, la sensibilité de la S.N.C.F. à l'évolution de la conjoncture économique.

### III. - La R.A.T.P.

#### A. EVOLUTION DU TRAFIC

##### 1° Résultats de l'année 1979

Les résultats enregistrés en 1978 et 1979 se présentent comme suit (en millions de voyageurs) :

| Réseau ferré        | 1978    | 1979    | Variation |
|---------------------|---------|---------|-----------|
| Métro               | 1 103,5 | 1 107,1 | -         |
| R.E.R.              | 178,2   | 196,2   | + 10,1 %  |
| Réseau routier      |         |         |           |
| Autobus de Paris    | 306,7   | 321,1   | + 4,7 %   |
| Autobus de banlieue | 402,5   | 425,5   | + 5,7 %   |

Comme on peut l'observer, l'activité du métro est restée stationnaire alors que le trafic des autobus, et surtout du R.E.R., continuait à progresser. Concernant ce dernier réseau, l'augmentation a été particulièrement sensible sur la section centrale : + 14,5 %.

##### 2° Premières indications pour 1980

Pour les huit premiers mois de la présente année, le trafic général a légèrement diminué : - 0,3 %. Cette évolution, dans l'ensemble défavorable, a cependant été très inégale. Deux secteurs sont en recul : le métro (- 1 %), les autobus de banlieue (- 3 %), tandis qu'on enregistre encore des progrès pour le R.E.R. (+ 4,9 %).

### 3° Incidence de l'introduction de la carte orange

On dispose maintenant d'un recul suffisant pour apprécier l'incidence de la création de la carte orange. Ce nouveau titre de transport apparaît avoir joué un rôle négligeable pour le trafic du métro, mais très sensible sur celui des autobus, en particulier en banlieue.

Le succès rencontré auprès des usagers est souligné par un taux d'utilisation qui a évolué comme suit depuis 1977 :

|                       | 1977        | 1979   |
|-----------------------|-------------|--------|
| Métro.....            | 39,2 %..... | 44,3 % |
| R. E. R.....          | 44,3 %..... | 52,2 % |
| Autobus Paris.....    | 60,7 %..... | 63,2 % |
| Autobus banlieue..... | 48,2 %..... | 53,3 % |

## B. EXTENSION ET MODERNISATION DU RESEAU ET DES INSTALLATIONS

### 1° Sur le R.E.R.

L'essentiel des travaux concerne :

- *Sur la ligne Ouest-Est*, la section Noisy-Le Grand-Mont d'Est-Torcy, de la branche de Marne la Vallée :

- *Sur la ligne Nord-Sud*, la poursuite de la réalisation du tronçon Chatelet-Les Halles-Gare du Nord, qui doit être ouvert à la fin de 1981.

Rappelons que, sur cette branche du R.E.R., l'allongement des stations en vue de la mise en service de rames à huit voitures a été terminée à Pâques 1980. Ces travaux permettent notamment la mise en oeuvre du matériel ferré destiné à l'interconnexion des réseaux de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.

## 2° Sur le métro classique

L'allongement des lignes en dehors de la zone urbaine centrale se poursuit.

C'est ainsi que la ligne 7 est prolongée en direction de Villejuif, la ligne 10 vers Boulogne, la ligne 13 vers Gennevilliers et la ligne 5 vers Bobigny, dernière Préfecture de l'Île de France non desservie par la voie ferrée.

En dehors de ces opérations d'infrastructure, la R.A.T.P. procède à une modernisation de son matériel roulant et, parallèlement, à une élimination des anciennes voitures dont la part a été ramenée, en 1979, de 25 à 18 %.

## C. SITUATION FINANCIÈRE

### 1° Compte d'exploitation

Le compte d'exploitation de la R.A.T.P. pour 1979, dernier exercice connu, se présentait comme suit en recettes et dépenses (en millions de francs) :

#### *Recettes*

|  |                 |
|--|-----------------|
| Produit du trafic .....                      | 2 435,47        |
| Subventions et indemnité compensatrice ..... | 3 356,26        |
| Autres recettes .....                        | 587,23          |
| <b>TOTAL .....</b>                           | <b>6 378,96</b> |

#### *Dépenses*

|                             |                 |
|-----------------------------|-----------------|
| Frais de personnel .....    | 4 172,52        |
| Frais financiers .....      | 595,18          |
| Dotations aux comptes ..... | 111,67 (1)      |
| Autres dépenses .....       | 1 479,67        |
| <b>TOTAL.....</b>           | <b>6 359,04</b> |

(1) Déduction faite des 470 millions de francs prélevés sur le versement de transport acquitté par les employeurs.

Il ressort de ces chiffres que la part des dépenses totales de la R.A.T.P. couvertes par les usagers n'a pas dépassé pour l'année dernière 38,3 % et que les recettes de trafic n'atteignent pas les deux tiers des frais de personnel. Ceci souligne le caractère très particulier de la situation de la R.A.T.P. qui bénéficie d'un soutien financier très important de l'Etat, des collectivités parisiennes et des entreprises (de plus de neuf salariés) de la zone desservie, celles-ci étant soumises au versement d'une contribution égale à 1,9 % du montant des salaires.

## **2° Contribution de l'Etat, des collectivités et des employeurs**

Pour l'année 1979 les 3 356,3 millions de francs versés à la R.A.T.P., pour abonder les recettes de trafic, se décomposent comme suit, par origine :

|                                |            |
|--------------------------------|------------|
| Etat .....                     | 1 634,5 MF |
| Collectivités .....            | 768,3 MF   |
| Versement des employeurs ..... | 935,5 MF   |

Rappelons que la contribution des employeurs instituée par la loi du 12 juillet 1971 a pour objet essentiel de compenser les pertes de recettes relatives aux cartes orange et aux cartes hebdomadaires et pour le surplus, de couvrir les charges d'amortissement comme nous l'avons déjà indiqué.

Concernant les autres contributions, assurées à concurrence de 70 % par l'Etat et de 30 % par les collectivités, votre Commission conteste une fois de plus cette clé de répartition et observe que l'exploitation des transports en commun des villes de province ne bénéficient, en principe, d'aucune aide au plan national. Elle souhaite donc que ce mode de calcul soit revu, progressivement, dans un sens plus équitable, tout en reconnaissant que l'étendue de l'agglomération parisienne justifie d'un régime particulier.

Pour l'exercice 1980, sur la base du bilan prévisionnel établi, après le dernier relèvement des tarifs autorisé le 1er juillet dernier, le total des crédits accordés à la R.A.T.P. doit atteindre 3 904,5 millions de francs.

Enfin, au titre de l'exercice 1981, la part de l'Etat inscrite au budget s'élève à 2 044 MF, contre 1 639 MF en 1980, non compris une subvention de 12 MF pour les villes nouvelles.



## IV. - LES TRANSPORTS URBAINS ET REGIONAUX EN PROVINCE

### A. TRANSPORTS URBAINS

#### 1° Le trafic

Si les transports collectifs urbains ne jouent pas en province le même rôle qu'à Paris, ils n'en contribuent pas moins de façon notable à assurer les déplacements des habitants de villes de plus de 30.000 habitants, presque toutes dotées aujourd'hui d'un service d'autobus.

Parmi les agglomérations de 200.000 habitants et plus, cinq seulement ont un trafic urbain annuel dépassant 50 millions de voyageurs.

Ce sont :

Lyon ..... 175 millions

Marseille..... 130 millions

Seules à disposer aujourd'hui d'un métro :

Bordeaux ..... 68,4 millions

Toulouse..... 63,4 millions

Lille..... 50,2 millions

De 1974 à 1979, la progression du nombre des usagers a été fort variable, allant de + 81 % à Rennes et 78 % à Grenoble à + 5 % seulement à Valenciennes, quand elle n'a pas diminué comme à Saint-Etienne : - 11,8 %, ou à Lille : - 2 %.

#### 2° Bilan d'exploitation

Dans la quasi totalité des cas, les recettes de trafic ne couvrent qu'en partie les charges d'exploitation. Le déficit est comblé par une subvention des collectivités locales, à laquelle s'ajoute dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants un versement de transport que les municipalités sont autorisées à prélever, comme à Paris, sur les entreprises de plus de 9 employés, à raison de 1 % au maximum du montant des salaires, ou 1,5 % exceptionnellement là où existent des équipements « lourds » :

La part des dépenses couvertes par les usagers eux-mêmes est très variable. A titre d'exemple, elle est de 87 % à Aix en Provence, de 53 % à Clermont-Ferrand et de 20 % à Angers, la moyenne se situant à 45 %.

Notons que, comme à Paris, la contribution des employeurs, qui comble en premier lieu la perte de recettes due aux réductions de caractère social, peut être utilisée également à financer des investissements, et qu'il en est ainsi dans la plupart des 38 villes où le prélèvement a été institué.

### **3° Subventions budgétaires**

Depuis plusieurs années, le Gouvernement a décidé d'apporter son soutien à des aménagements de voirie liées à la réalisation ou à la régulation de transports collectifs.

Une première partie de cette aide est consacrée au financement de grosses opérations, telles que la création ou la prolongation de lignes de métro ou la réalisation de lignes de tramways ou de trolley-bus.

L'autre partie est affectée à des aménagements plus légers : couloirs d'autobus, feux de signalisation, etc...

La plupart de ces opérations figurent dans des contrats de développement, passés entre l'Etat et les autorités organisatrices.

Les travaux les plus importants ainsi subventionnés en 1981 sont les suivants :

- création d'une liaison en site propre entre la ville et l'aéroport de Nice et Clermont-Ferrand,
- création de 3 lignes de trolley-bus à Nancy,
- création d'une ligne de tramway à Nantes et à Strasbourg,
- mise en site propre d'une ligne de tramway à Saint-Etienne,
- métro de Lille (ouverture prévue en 1983),
- Prolongement de la ligne B du métro de Lyon (1982), et de la ligne C (1984),
- tronçon central de la 2<sup>e</sup> ligne à Marseille (1984).

Quant aux contrats de développement signés avec l'Etat de 1977 à 1980, ils concernent 14 villes pour un montant total de 163 millions de francs.

En outre, un certain nombre de villes moyennes (28, de 1976 à 1978 et 13 de 1979 à 1980), ont bénéficié de subventions forfaitaires en dehors des procédures contractuelles.

Votre Commission prend acte de cette aide financière de l'Etat aux transports en commun de province bien qu'elle reste encore insuffisante.

Elle déplore, ceci dit, que l'interprétation trop rigide des textes ne permette pas aux communes d'utiliser pour les dessertes urbaines les véhicules acquis pour le ramassage scolaire.

## B. SCHEMAS REGIONAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Le principe de la mise en place de ces schémas a été décidé le 5 mars 1974 par le Gouvernement en vue de développer des réseaux régionaux de lignes routières ou ferroviaires, répondant aux besoins de la population.

L'approbation du schéma est du seul ressort de l'Etablissement public régional (E.P.R.) qui dispose de la faculté de :

- financer les dépenses d'étude d'aménagement et de fonctionnement,
- proposer à l'Etat des mesures de réorganisation des services existants,
- passer avec les transporteurs des conventions d'exploitation,
- et même acquérir du matériel roulant.

Ces schémas sont financés de plusieurs façons et conjointement par les E.P.R. et l'Etat (Ministère des Transports et DATAR) au niveau des études et de la mise en oeuvre.

L'Etat a fourni, à ce premier titre, 19,4 millions de F de 1974 à 1980 et, au second : 50 MF. Son apport devrait être de 9,5 MF pour 1981.

A ce jour, huit établissements publics régionaux ont approuvé de telles organisations.

Ainsi a pu être poursuivie et même développée dans des conditions de financement satisfaisantes et utiles pour tous, l'exploitation de lignes de lignes ferroviaires et de services d'autocars de remplacement qui auraient été, sans doute, fermées faute de matériel, d'horaires et de tarifs appropriés.

Votre Commission se félicite de cette initiative qui lui paraît de nature à rendre vie à certaines régions condamnées à dépérir par manque de liaisons intérieures et de contacts avec les grands centres urbains.

## CONCLUSION

L'évolution générale des transports terrestres s'est traduite au cours de la dernière décennie, dans le domaine des voyageurs, par une réduction sensible de la part des transports collectifs et, dans celui des marchandises, par une notable diminution du rôle des chemins de fer. Une telle tendance pouvait paraître acceptable à l'ère de l'énergie abondante et bon marché qui a pris fin en 1973. Elle est aujourd'hui plus difficile à admettre alors surtout que le secteur des transports consomme, à lui seul, près d'un tiers de nos besoins en pétrole.

Il résulte en effet des études les plus sérieuses et les plus impartiales, que le transport collectif de voyageurs nécessite deux à trois fois moins de carburant par tête que l'usage de la voiture individuelle et que le camion est, sur les longues distances, où il concurrence le chemin de fer, plus consommateur d'hydrocarbure que le rail ou la voie d'eau.

Tout en étant parfaitement conscients de l'agrément et des avantages que présente l'utilisation de l'automobile et du camion, et de la nécessité de soutenir une branche industrielle essentielle, nous estimons que, dans le cadre d'une politique d'économie d'énergie qui s'impose, le rail et la navigation intérieure doivent continuer à jouer un rôle important face à la route. Il y va de la sécurité de nos approvisionnements en cas d'interruption brutale, que nul ne peut exclure, de notre ravitaillement en pétrole.

Une révision des conditions de coordination du rail, de la route et de la voie d'eau, nous paraît donc s'imposer, afin d'éviter une concurrence génératrice de dépenses énergétiques aujourd'hui inacceptables. Il apparaîtrait au moins paradoxal de s'en tenir à une politique fondée dans ses grandes lignes sur le rapport Guillaumat alors que ce document, rédigé en 1978, posait comme préalable un doublement du prix des carburants en francs constants d'ici 1990, prévision dès aujourd'hui largement contredite par les faits.

Sur le plan particulier de nos chemins de fer, votre Commission, tout en rendant hommage à la bonne marche de la S.N.C.F., n'a pas manqué d'être impressionnée, une fois de plus, par le montant très élevé des sommes allouées à cette entreprise, même si une partie de celles-ci ne sont que la contrepartie de services rendus. Consciente que la situation financière de la société reflète pour une part importante les difficultés économiques présentes, elle souhaite cependant que notre compagnie nationale diversifie davantage son trafic de fret dominé traditionnellement par le transport peu rémunérateur de produits pondéreux. Une attitude commerciale plus agressive facilitée par un certain assouplissement des procédures et des tarifs, devrait permettre au rail de reconquérir ainsi une partie du terrain perdue au profit de la route.

Dans l'état actuel des choses, nous souhaiterions, par ailleurs, savoir quelles mesures le Gouvernement entend prendre, au cas, qui paraît probable, où le contrat d'entreprise conclu avec l'Etat ne pourrait être respecté.

Concernant les *transports en commun urbains*, votre Commission a noté avec satisfaction la poursuite d'effort d'extension et de modernisation de la R.A.T.P. De strictement parisien il y a 30 ans, le réseau du métro est devenu aujourd'hui régional en attendant de permettre grâce à l'interconnexion une liaison rapide entre les banlieues de l'est à l'ouest et du nord au sud. Par ailleurs, d'ici la fin de 1982, tout le matériel roulant aura été renouvelé, offrant aux voyageurs des conditions de transport beaucoup plus confortables et silencieuses.

Les usagers n'auraient donc que des sujets de satisfaction si ne se posait avec une acuité de plus en plus vive le problème de la sécurité. Nous avons bien pris note du fait que des effectifs de police avaient été en permanence mis à la disposition de la R.A.T.P. mais il apparaît bien que ceux-ci soient encore insuffisants et nous aimerions bien connaître les mesures que les Pouvoirs publics entendent prendre pour remédier à cette situation ainsi d'ailleurs qu'aux déprédations commises systématiquement par des maniaques de la destruction, responsables chaque année de dégâts évalués à 10 millions de francs.

En province également, un effort substantiel est actuellement entrepris mais si l'aide de l'Etat n'est pas négligeable elle reste beaucoup plus faible que celle consentie pour la région parisienne, et votre Commission souhaite que la clé de répartition des charges de la R.A.T.P. entre Paris et l'Etat soit progressivement revue, comme le prévoyait le projet de loi portant réforme des transports parisiens, dont l'examen a été plusieurs fois différé.

Au niveau régional, nous avons noté les premiers et heureux résultats de la mise en place des schémas régionaux de transport qui ont déjà permis de sauver certaines lignes secondaires hier condamnées au nom de la productivité. On a pu, dans ce domaine, mesurer l'intérêt de la décentralisation des responsabilités et des décisions, les élus locaux ayant administré la preuve qu'ils étaient mieux à même que le pouvoir central d'apprécier les véritables besoins des usagers en intégrant dans leurs appréciations les effets induits en matière d'aménagement du territoire.



Sous réserve de ces observations, votre Commission vous propose de donner un avis favorable aux crédits de la loi de finances pour 1981 concernant les transports terrestres.

## EXAMEN EN COMMISSION

Après avoir entendu l'exposé du Rapporteur, plusieurs de ses collègues, notamment MM. André Lejeune, Bernard Hugo, Jean Colin, Maurice PrévotEAU et Jean-Paul Hammann lui ont posé des questions portant sur les points suivants :

- destination des fonds alloués aux établissements publics régionaux en compensation des fermetures de lignes et restrictions apportées à l'utilisation pour les transports en commun urbains des autocars acquis pour le ramassage scolaire,

- extension de la taxe sur les employeurs aux agglomérations de moins de 100.000 habitants,

- investissements prévus pour la banlieue sud-est de Paris,

- répartition des aides à la R.A.T.P. entre la région parisienne et la province,

- révision de la coordination et, en particulier, de la répartition du trafic des marchandises entre la S.N.C.F. et la route,

- liaisons avec l'Aéroport de Paris.

Concernant les fermetures de lignes ferroviaires ou leur remplacement par des services routiers, le Rapporteur a rappelé que l'Etablissement public régional se voyait attribuer, en cette occurrence, le montant du déficit prévisionnel ainsi économisé, et qu'il était libre de l'emploi de cette somme.

Au sujet de l'utilisation sur les lignes urbaines de véhicules acquis au titre du ramassage scolaire, M. Georges Berchet a confirmé que, dans le cas où l'achat de ces autocars a été financé en partie par l'Education Nationale, le Ministère des Transports s'oppose à ce que ces véhicules soient affectés aux dessertes à l'intérieur des agglomérations. Le rapporteur a déclaré à ce propos qu'une telle réglementation lui paraissait illogique dans la mesure où elle ne permet pas une utilisation rationnelle du potentiel du transport dont dispose une commune ou un syndicat de communes.

Au sujet de l'extension aux agglomérations de moins de 100.000 habitants de l'autorisation de prélever une taxe sur les employeurs, M. Georges Berchet a souligné que l'opposition du Gouvernement s'expliquait - au nom de l'aménagement du territoire - par le souci de ne pas contrarier l'installation d'industriels dans les villes moyennes.

A propos des travaux d'investissement intéressant la banlieue sud-ouest de Paris, M. Georges Berchet a déclaré qu'il n'avait pas d'informations particulières sur ce point et demanderait au Gouvernement ses intentions pour remédier à l'engorgement incontestable des lignes dans ce secteur.

Concernant l'affectation des charges de la R.A.T.P. entre Paris et la province, le rapporteur a émis le vœu que la clé actuelle de répartition soit progressivement modifiée dans un sens plus équitable, les services provinciaux de transport en commun ne bénéficiant, en principe d'aucune subvention.

Concernant la redéfinition du rôle du rail et de la route, le rapporteur s'est déclaré partisan d'une révision compte tenu en particulier du fait que les transports par fer et surtout par voie d'eau sont beaucoup plus économes en énergie que celui assuré par la route, qui consomme de plus essentiellement du gazoil ou de l'essence.

Au sujet des liaisons avec les aéroports, M. Georges Berchet a indiqué que cette question relevait de l'Aviation civile.



Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1981 concernant les transports terrestres.

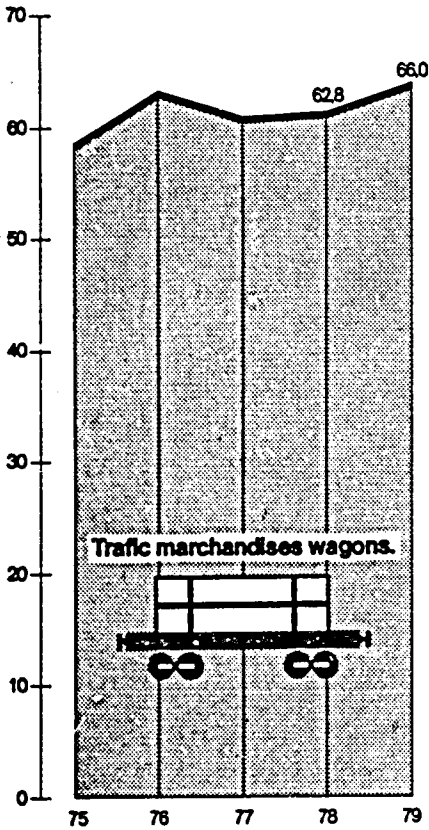


## LES ACTIVITÉS EN VOLUME

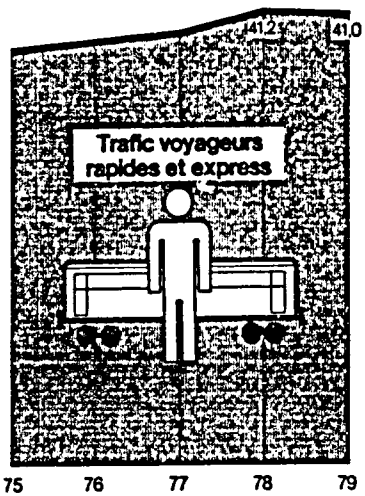
### Trafic voyageurs et marchandises.

Trafic marchandises wagons (le trafic total comprenant les messageries et les wagons particuliers à vide est pour 1979 à 70,7 milliards de TK).

milliards de TK



en milliards de VK



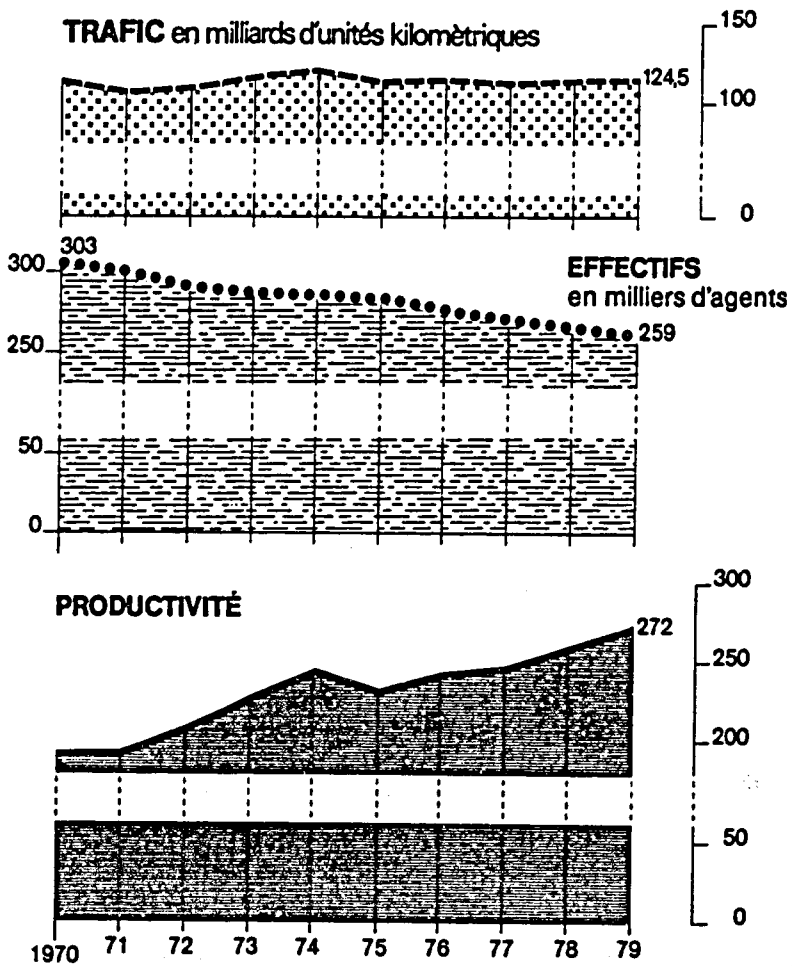




**LA GESTION**

**Effectifs et productivité.**

- — — — — unités kilométriques
- ● ● ● ● Effectifs
- ■ ■ ■ ■ Productivité

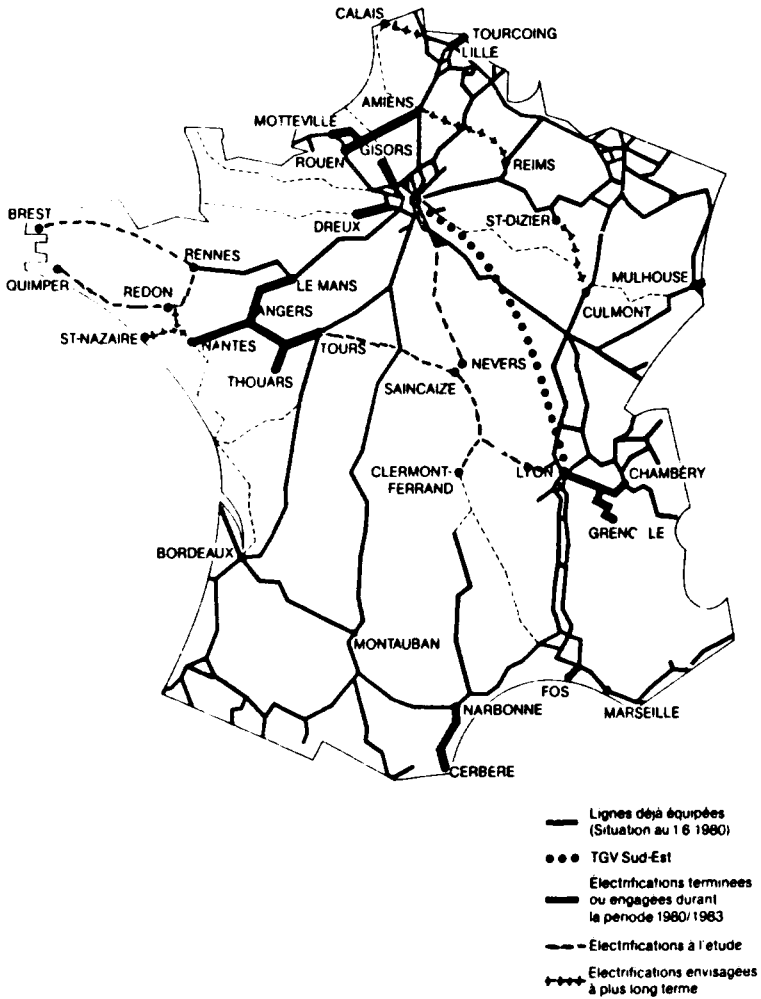


# ANNEXE III



## LES INVESTISSEMENTS

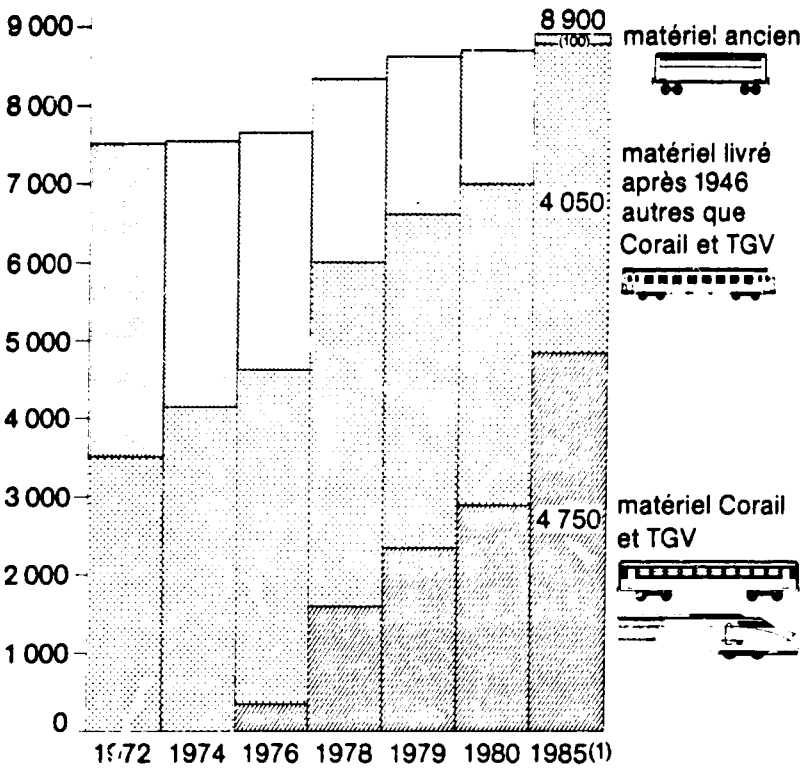
**Électrification :**  
**réalisations, travaux on cours, projets à l'étude.**





**LES INVESTISSEMENTS**

**Modernisation du parc matériel voyageurs pour trafic "Rapides et Express".**



(1) prévisions

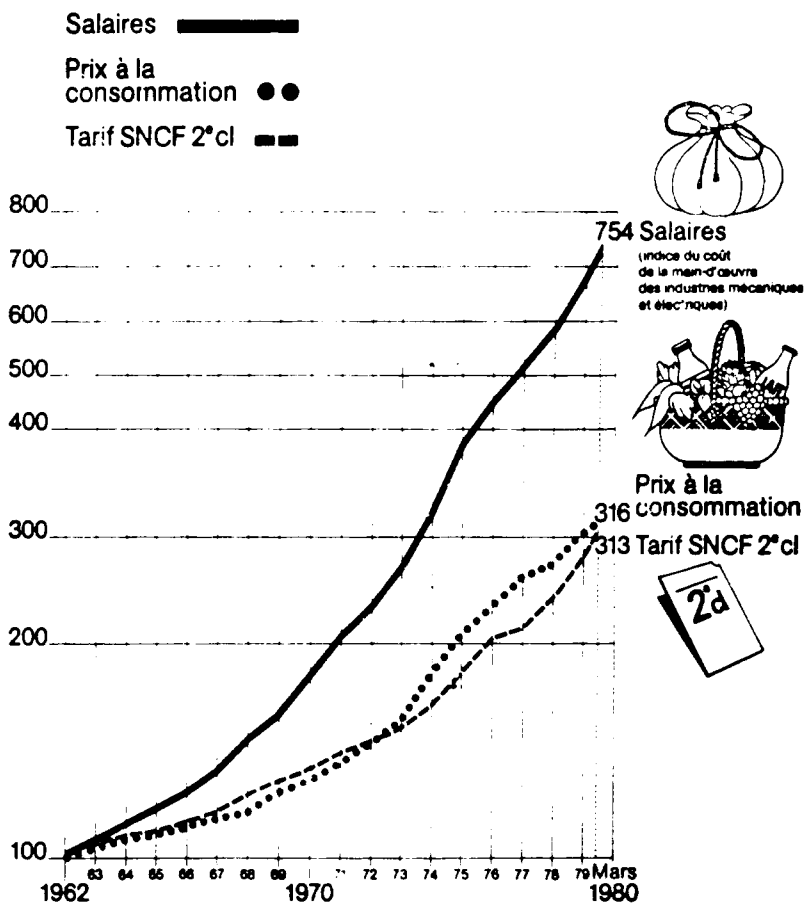


## LES TARIFS

### Evolution comparée des tarifs, prix et salaires.

en indices : base 100 en 1962

(moyennes annuelles - échelle logarithmique)





**LES CONCOURS FINANCIERS DE L'ÉTAT**

**Évolution des concours financiers à l'entreprise**

en millions de francs constants 1979.

