

N° 97

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1982

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1983, 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, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean Chamant, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Marcel Daunay, Bernard Desbrière, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Remi Hierment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kaus, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Léchenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Spilingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> légial.) : 1063 et annexes, 1165 (annexe 41), 1170 (tome XVI), et In-5° 260.  
Sénat : 84 et 85 (annexe 31) (1982-1983).

---

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

## SOMMAIRE

	Pages
<b>I.- LA S.N.C.F.</b> .....	5
<b>A. Evolution du trafic</b> .....	5
1. Voyageurs .....	5
2. Marchandises .....	6
3. Premiers résultats enregistrés sur la liaison rapide Paris Sud-Est (T.G.V.) .....	7
<b>B. Situation du réseau : modernisation et équipements nouveaux</b> ....	8
1. Infrastructure .....	8
2. Le matériel roulant .....	8
<b>C. Situation financière et interventions publiques</b> .....	9
1. Compte d'exploitation prévisionnel pour 1982 .....	9
2. Crédits budgétaires ouverts à la S.N.C.F. ....	10
 <b>II.- LA R.A.T.P.</b> .....	 13
<b>A. Evolution du trafic</b> .....	13
1. Résultats enregistrés en 1980 et 1981 .....	13

2. Premières indications pour 1981 .....	13
3. Les liaisons avec Roissy et Orly .....	14
<b>B. Principaux travaux d'équipement et de modernisation .....</b>	<b>15</b>
1. Installations fixes .....	15
2. Extension du métro en 1983 et ultérieurement .....	15
3. Renforcement des services d'autobus en banlieue et grande banlieue .....	16
<b>C. Situation financière .....</b>	<b>17</b>
1. Compte d'exploitation de l'exercice 1981 et budget initial ...	17
<b>III.- LES TRANSPORTS EN COMMUN EN PROVINCE .....</b>	<b>19</b>
<b>A. Financement des dépenses de fonctionnement des transports urbains .....</b>	<b>19</b>
<b>B. Equipements en site propre .....</b>	<b>20</b>
1. Les métros de Lyon et Marseille .....	20
2. Autres équipements « lourds » en cours ou prévus .....	21
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>25</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>29</b>

**MESDAMES, MESSIEURS,**

Compte tenu du vaste débat qui s'est instauré devant le Parlement, à l'occasion de l'examen du projet de loi d'orientation des transports, sur les problèmes généraux concernant cette activité, nous limiterons nos observations dans le cadre de cet avis budgétaire à l'examen de la situation de la S.N.C.F., de la R.A.T.P. et des transports en commun de quelques grandes villes de province.

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

### A. EVOLUTION DU TRAFIC

#### 1. Voyageurs

Le trafic de passagers a évolué comme suit de 1979 à 1981 (en milliards de voyageurs/km) :

	1981	1980	1979	Variation sur 1980
<i>Grandes lignes</i> .....	48,17	46,88	46,03	+ 2,7%
dont omnibus et autocars ....	4,8	4,58	4,49	+ 4,9%
<i>Banlieue de Paris</i> .....	7,50	7,61	7,55	- 1,5%
<b>TOTAUX</b> .....	<b>55,67</b>	<b>54,50</b>	<b>53,58</b>	<b>+ 2,1%</b>

On constate donc, dans l'ensemble, une augmentation du trafic qui, tout en étant modeste, est cependant un peu plus forte que l'an dernier.

L'effort entrepris pour améliorer les dessertes omnibus se traduit, notamment, par un accroissement assez sensible de l'activité du réseau secondaire qui se développe même un peu plus vite que celle des grandes lignes.

A noter que pour ce réseau, la part du trafic relatif aux banlieues des grandes villes de province ressort à 1,65 milliard de voyageurs/km.

Enfin, la répartition entre 1ère et 2ème classe reste sensiblement la même, soit, respectivement, 14% et 86% sur les grandes lignes avec toutefois un léger tassement de la fréquentation des voitures en 1ère (15% en 1980).

Pour l'exercice en cours, les chiffres enregistrés du 1er janvier au 11 novembre font apparaître une légère progression du trafic, soit + 2,8 à + 3 %.

## 2. Marchandises

Le tonnage kilométrique acheminé a évolué comme suit, de 1979 à 1981 (en milliards) :

	1979	1980	1981	Evolution 1981/1980
Tous trafics .....	70,7	69,5	64,4	- 7,3%

On observe donc un sensible tassement des résultats obtenus alors que le trafic de marchandises s'était jusqu'ici maintenu.

Cette tendance générale n'affecte pas de même façon les différents types de produits. C'est ainsi qu'on constate une progression assez nette des chargements en céréales et produits pour l'alimentation animale (+ 7,9%) et des véhicules routiers chargés sur wagons (+ 10,6%).

En revanche, le recul est sévère pour les minerais (- 24,6%), les matériaux de construction (- 15,5%), le pétrole (- 12,8%), les denrées périssables (- 10,3%) et les produits de la sidérurgie (- 10%).

De façon générale, la part relative des pondéreux tend donc à diminuer.

Pour les sept premiers mois de 1982, un nouveau recul du trafic de fret est enregistré (- 3,7%) alors que la S.N.C.F. escomptait une progression de 2%.

La part transportée en wagon de particuliers a légèrement régressé, en passant de 54,7 à 53,2%.

Pour situer la contribution du rail au trafic national de fret, notons que celui-ci a acheminé, en 1981, 32% du trafic contre 47% pour la route, 6% pour le réseau navigable et 15% pour les oléoducs. En outre, si au cours des *cinq premiers mois de 1982*, le trafic routier de marchandises a également regressé, sa diminution n'a été que de 1,1% contre 4% pour le rail.

Ces résultats soulignent la dégradation de la part de la S.N.C.F. qui, il y a 12 ans, l'emportait sur la route (1).

### **3. Premiers résultats enregistrés sur la liaison rapide Paris Sud Est (T.G.V.)**

La mise en service du T.G.V. intervenue le 27 septembre 1981 s'est traduite par un gain de plus d'une heure sur le trajet Paris Lyon se répercutant sur l'ensemble des liaisons Paris Sud Est.

De plus, la cadence des dessertes a été très sensiblement accrue puisqu'il y a, dorénavant, un train dans chaque sens toutes les heures, de 6 h à 20 heures.

Au cours de la première année, *5,6 millions de voyageurs* ont utilisé les rames T.G.V. en service, dont 71% sur la ligne nouvelle Paris-Lyon, 11% vers Genève, 7% vers Dijon et 11% vers Marseille et Montpellier.

Un élément donne une idée de l'attrait de la ligne nouvelle : la progression enregistrée sur l'ensemble des liaisons Sud Est a été, en service d'hiver (1981-1982) de 5 500 voyageurs par jour, soit + 12% du total.

Pour l'avenir, la S.N.C.F. estime que, sur la seule liaison Paris-Lyon, le T.G.V. acheminera 3,26 milliards de voyageurs-km, en 1985, au lieu de 1,43 pour une voie classique, ce qui souligne la haute rentabilité de cet équipement.

(1) La répartition actuelle du trafic s'établit comme suit : rail : 32 %, route : 47 %, voie d'eau : 6 %, oléoducs : 15 %.

## **B. SITUATION DU RESEAU : MODERNISATION ET EQUIPEMENTS NOUVEAUX**

### **1. Infrastructure**

L'électrification des lignes s'est poursuivie en 1981 suivant le programme prévu visant notamment à l'équipement de la totalité de la liaison Narbonne-Port Bou.

Par ailleurs, les travaux concernant l'« Etoile d'Angers » ont été poursuivis activement, conduisant à l'achèvement du tronçon Tours-Saumur-Thouars. Les opérations sont également activement conduites sur les sections Lille-Frontière belge, Pontoise-Gisors, et Amiens-Rouen.

Au total, 10 624 km de voies étaient électrifiées à fin juillet 1982, acheminant 80% du trafic.

Les travaux d'électrification affecteront ultérieurement les lignes : Nantes-Tours, Rouen-Amiens, Lyon-Grenoble et, à la fin de la décennie, Tours-Lyon.

Concernant la *ligne rapide Paris-Lyon*, les travaux d'infrastructure intéressant le tronçon nord (Combs la Ville-Saint Florentin) sont terminés et la pose des voies était, début avril, réalisée à 90% dans le lot nord et de 50 à 100% au sud.

Sauf incident imprévisible, la mise en service à pleine vitesse de Paris à Lyon devrait, en conséquence, intervenir en octobre 1983.

L'état d'avancement des travaux permet d'appréhender avec une faible marge d'incertitude le coût de cette ligne nouvelle qui serait de 6 184 MF (1981) « hors taxes », somme à comparer aux 2 901 MF (1975).

Il convient toutefois d'ajouter à ce chiffre le coût des 87 rames T.G.V. revenant, au total, à 3 637 MF (1981).

### **2. Le matériel roulant**

Le développement de l'électrification a entraîné une certaine modification du *matériel de traction*. C'est ainsi que le parc des locomotives diesel a été réduit par la radiation des engins les plus anciens tandis que le nombre des locomotives électriques était porté à 2 421 unités.

Concernant le *matériel remorqué*, la modernisation entreprise a porté principalement sur la mise en service de nouvelles voitures « Corail » dont 156 ont été livrées en 1981, portant le parc total à 3 218 unités.



En contrepartie, des retraits de matériel vétuste ont concerné 229 voitures d'express et 211 d'omnibus.

Le parc total en service se chiffrait ainsi, en fin 1981, à 15 560 voitures à voyageurs.

Un effort de rénovation, bien que moins sensible, a également concerné le parc de *wagons de marchandises* où l'apport de 1 323 unités neuves à boggies a été compensé par la radiation de 4 034 wagons presque tous à deux essieux.

### C. SITUATION FINANCIERE ET INTERVENTIONS PUBLIQUES

#### 1. Compte d'exploitation prévisionnel pour 1982

(en millions de francs)

RECETTES	DEPENSES
Trafic voyageurs . . . . . 14 737	Frais de personnel . . . . . 32 112
Trafic marchandises et poste . . . . . 19 230	Energie de traction . . . . . 2 218
Recettes commerciales . . . . . 33 967	Dotations d'amortissement . . . . . 2 653
Autres recettes . . . . . 3 617	Charges financières . . . . . 5 790
Indemnités Etat	Impôts . . . . . 963
et Collectivités publiques . . . . . 10 473	Equipement . . . . . 3 380
	Autres dépenses . . . . .
<b>TOTAUX . . . . . 48 057</b>	<b>TOTAUX . . . . . 57 343</b>
	A déduire . . . . .
	Contributions de l'Etat . . . . . 5 697
	<b>TOTAUX . . . . . 51 646</b>
	Déficit d'exploitation . . . . . 3 589

La comparaison entre les recettes proprement dites, soit 37 584 MF, et les dépenses fait apparaître un « manque à gagner » proche de 20 milliards de francs, somme comblée pour l'essentiel par les indemnités et contributions de l'Etat figurant au budget suivant le décompte ci-après. Dès lors, le déficit d'exploitation annoncé apparaît plutôt comme une perte résiduelle.

Il convient de signaler, à ce propos, que la S.N.C.F. supporte sur son compte d'exploitation des charges financières anormalement importantes – soit 6 milliards de francs et 10,6% de son chiffre d'affaires – correspondant au service d'emprunts souscrits, partie en France et partie à l'étranger, pour un montant de 49 milliards de francs. Cet endettement, qui s'est accru de 12 milliards de francs en 1982, est à coup sûr excessif au regard des ressources de l'entreprise mais il apparaît, de plus, financièrement malsain qu'une part de ces emprunts serve en fait à couvrir les déficits cumulés des exercices écoulés.

Nous avons noté, en outre, que la S.N.C.F. avait disposé jusqu'en 1980 d'un capital de 14 millions de francs resté identique à celui qui lui avait été octroyé en 1937 et que les dotations d'un milliard (en 1981) et de deux milliards (en 1982) n'ont pas remédié à cette carence de manière significative.

L'Etat devra donc se résoudre à doter la nouvelle S.N.C.F. des moyens propres à lui assurer une véritable autonomie financière.

## 2. Crédits budgétaires ouverts à la S.N.C.F.

Les crédits budgétaires suivants (en millions de francs) ont été ouverts à la S.N.C.F. pour 1981 (loi de finances et collectif), en 1982 et par la loi de finances pour 1983 :

	1981	1982	1983
Entretien des lignes maintenues pour la défense nationale .....	5,13	5,13	5,13
Compensation d'exploitation .....	3 588	2 980	-
Indemnité banlieue .....	699,20	734	912,7
Réduction tarifaire voyageurs .....	1 094,60	1 320	1 430,5
Charges d'infrastructure .....	4 526	5 064	9 144
Passages à niveau .....	478	541	
Charges particulières de retraite .....	8 749	10 108	10 894
Tarifs réduits marchandises .....	52	65	23,8
Services omnibus déficitaires .....	2 019,96	2 133,80	2 500
Réorganisation des services omnibus ..	311,00	332	425
Fonds de dotation .....			2 000
<b>TOTAL Ministère des Transports ..</b>	<b>21 522,89</b>	<b>23 282,93</b>	<b>27 335,23</b>
<b>Autres départements ministériels (tarifs réduits militaires et divers) .....</b>	<b>1 164,80</b>	<b>1 309,085</b>	<b>1 462,65</b>
<b>DOTATION TOTALE .....</b>	<b>22 687,69</b>	<b>24 592,015</b>	<b>28 797,88</b>

On constate ainsi, en deux ans, un accroissement des dotations budgétaires S.N.C.F. de 4,1 milliards de francs (1), soit près de 20% : progression qui risque d'être nettement supérieure, si l'on considère que les dotations initiales de 1983 devront sans doute être complétées par voie de collectif.

Nous observons toutefois que pour la première fois depuis quatre ans, la dotation compensatrice à la Caisse des Retraites reste sensiblement au même niveau.

En revanche, la contribution aux charges d'infrastructure croît de 63%, cette augmentation marquant, selon le ministre des transports, la volonté du gouvernement de donner la priorité au maintien du potentiel ferroviaire. Nous avons noté « a contrario » la suppression de la subvention forfaitaire d'exploitation, celle-ci étant liée au contrat d'entreprise Etat-S.N.C.F. qui ne couvrait que la période 1979-1982.

Il est vrai que cette mesure sera compensée par l'octroi, par l'Etat, d'une dotation de deux milliards de francs au fonds de dotation de la S.N.C.F.

Votre commission tient cependant à marquer une fois de plus sa surprise et sa préoccupation de voir les crédits ouverts à la S.N.C.F. continuer à augmenter nettement plus rapidement que la dérive monétaire. Sans ignorer les charges particulières qui pèsent sur cette entreprise, elle s'étonne de l'apparente indifférence avec laquelle les services de budget acceptent que la plus grande partie de la dotation du ministère des transports se trouve ainsi mobilisée.

Nous espérons, du moins, que la nouvelle définition des relations entre l'Etat et la S.N.C.F., qui va devenir un établissement public à caractère industriel et commercial, nous permettra d'apprécier de façon plus claire les interventions publiques en faveur du rail.

(1) Non compris les 2 milliards de F du fond de dotation.

## II.- Le R.A.T.P.

### A. EVOLUTION DU TRAFIC

#### 1. Résultats enregistrés en 1980 et 1981

Ces résultats se présentent comme suit (en millions de voyageurs) :

	1980	1981	Variation
Métro .....	1 095	1 111	+ 1,5%
R.E.R.....	205	223	+ 8,7%
Autobus parisiens .....	324	314	- 3,1%
Autobus de banlieue .....	424	410	- 3,3%

#### 2. Premières indications pour 1982

	1er semestre 1981	1er semestre 1982	Variation
Métro .....	516	585	+ 3,4%
R.E.R.....	114	127	+ 11,3%
Autobus parisiens .....	166	167	+ 0,3%
Autobus de banlieue .....	204	215	+ 5,7%

Contrairement aux résultats précédents, on constate un accroissement du trafic sur le réseau ferré, beaucoup plus net cependant sur le R.E.R. qui attire de plus en plus de voyageurs.

En revanche, la fréquentation des autobus continue à régresser tant à Paris qu'en banlieue. Il est vrai que les prolongations de lignes ferrées hors de Paris nuisent, par contre coup, aux services d'autobus.

Pour l'année 1982, on observe toutefois une nette amélioration puisque le trafic des autobus de banlieue marque pour la première fois depuis longtemps, une tendance au développement. Une très sensible progression est également constatée sur le R.E.R., en raison, sans doute, du développement de son infrastructure et de son interconnexion au réseau S.N.C.F.-banlieue.

### 3. Les liaisons avec Roissy et Orly

Votre commission s'est depuis longtemps préoccupée de l'amélioration des transports en commun entre la capitale et ses deux grands aéroports, et des conditions d'utilisation des services spéciaux mis en place.

Ces liaisons sont assurées conjointement aujourd'hui par la R.A.T.P., le train et des services d'autocars. Malgré les progrès réalisés, notamment par Roissy-Rail, 63% des passagers aériens sur Roissy et 82% sur Orly continuent à utiliser, soit leur voiture, soit le taxi, tandis que le train achemine respectivement 7% vers le nord et 4% vers le sud.

Les liaisons Roissy-Rail et Orly-Rail, utilisées non seulement par les passagers mais notamment par le personnel des deux aéroports, ont vu cependant leur trafic progresser sensiblement, en 1981, soit + 8,6% et + 25,9%.

Nous n'avons pu connaître les résultats comptables de l'exploitation de ces liaisons ferroviaires, mais il est à craindre qu'ils soient lourdement déficitaires, et le fait que ces pertes soient supportées à 70% par l'Etat nous paraît une circonstance aggravante. Il est, à notre sentiment, bien certain que les ruptures de charge imposées aux usagers expliquent, mieux que toutes autres considérations, leur engouement relativement faible pour ces deux lignes.

## **B. PRINCIPAUX TRAVAUX D'EQUIPEMENT ET DE MODERNISATION**

### **1. Installations fixes**

Les opérations en cours intéressant l'infrastructure concernent aussi bien le métro que le R.E.R.

Sur le métro, nous avons remarqué deux opérations visant à prolonger :

- la ligne n° 7 jusqu'au Kremlin-Bicêtre
- la ligne n° 5 jusqu'à Bobigny-Préfecture

Les mises en service de ces prolongements sont respectivement prévues pour fin 1982 et 1984.

En outre, la ligne n° 7 sera prolongée jusqu'à Villejuif en 1984-1985.

### **2. Extension du métro en 1983 et ultérieurement**

Le prolongement de la ligne n° 7 à la Courneuve Quatre Routes est la deuxième phase du prolongement de cette ligne en banlieue, dont la première a été ouverte en octobre 1979. En 1982, l'allongement de l'arrière-gare de l'actuel terminus de Fort d'Aubervilliers a été engagé pour améliorer les conditions d'exploitation de la ligne. Le prolongement à la Courneuve (245,83 MF) pourra être entrepris en 1983 pour être mise en service en 1985.

Par ailleurs, il convient de rappeler la création de la gare Saint-Michel sur la ligne B du R.E.R. en correspondance avec la ligne C - dont les travaux devraient débuter en 1983 (mise en service prévue courant 1987) -. Cette opération offrira une correspondance directe avec la ligne 4 du métropolitain et permettra la réalisation ultérieure d'une correspondance avec la ligne 10 (station Cluny).

Après 1983, le prolongement de la ligne n° 1 à la Défense complètera l'actuelle desserte du type R.E.R. et S.N.C.F.-banlieue par une desserte plus fine de type métro. Les travaux (450 MF) pourraient démarrer en 1984, la mise en service intervenant alors en 1987.

Le prolongement de la ligne 13 à Asnières-Gennevilliers III – deux stations nouvelles, 1,3 km de tracé – dont le taux de rentabilité atteint 10,4% pourrait être engagé ultérieurement.

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

### 3. Renforcement des services d'autobus en banlieue et grande banlieue

Au 31 décembre 1981, les caractéristiques du réseau étaient les suivantes :

	Nombre de lignes	Longueur (en km)
Lignes de banlieue .....	138	1 607,90
Lignes affrétées à tarification spéciale .....	24	275,22

Bien que le nombre de lignes n'ait pas varié d'un exercice à l'autre, l'amélioration de la desserte de la banlieue s'est poursuivie par la création d'antennes ou de prolongements de lignes qui s'est traduite par une augmentation de plus de 12 km de la longueur des lignes.

La desserte de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines a été améliorée par la création des lignes 412 et 414.

En 1982 ont été réalisés l'amélioration ou le prolongement des lignes 402 à Evry, 317 à Créteil, 415 A, 213 C, 147 A et 147 B.

La nouvelle ligne 390, d'une longueur de 12,5 km a été créée, reliant Vélizy à Bourg la Reine.

Les principales réalisations étudiées par la R.A.T.P. pour renforcer les services d'autobus en banlieue ou grande banlieue concernent maintenant : un service urbain à Deuil la Barre ; les prolongements des lignes 148 A à Garonor, 231 A à Chelles Montfermeil, 206 à La Queue en Brie, ainsi que la création d'une ligne 279 reliant Vélizy à Massy-Palaiseau.

**C. SITUATION FINANCIERE****1. Compte d'exploitation de l'exercice 1981 et budget initial***(en millions de francs)*

<b>DEPENSES</b>	<b>1981</b>	<b>1982</b>
<i>Dépenses</i> .....		
Frais de personnel .....	5 538,20	6 547,00
Impôts et taxes .....	712,00	862,00
Energie .....	356,40	495,00
Matière, travaux et divers .....	900,50	1 020,00
Frais financiers .....	903,40	1 157,00
Amortissement .....	745,30	910,00
(Atténuation V.T.) .....	- 474,00	- 500,00
<b>TOTAL Amortissements</b> .....	<b>271,30</b>	<b>410,00</b>
Autres dotations .....	80,20	78,00
Aléas .....		
Solde créditeur .....	196,30	35,00
Surveillance .....		28,00
<b>TOTAL DES DEPENSES</b> .....	<b>8 958,40</b>	<b>10 629,00</b>
<i>Financement</i>		
Participation Etat .....	2 399,70	3 036,75
Participation collectivités locales .....	1 094,90	1 380,25
Syndicats des transports parisiens (versement transport des employeurs) .....	1 278,20	1 459,00



RECETTES	1981	1982
Recettes directes de trafic .....	3 350,6	3 842,0
dont - Cartes « orange » .....	1 414,7	
- Cartes hebdomadaires de travail .....	267,5	
- Autres .....	1 668,4	
Remboursements des pertes de recettes afférentes aux réductions de caractère social consenties .....	1 480,7	1 686,0
Dessertes déficitaires et villes nouvelles .....	13,1	16,5
Indemnité compensatrice .....	3 279,0	4 173,5
Produits commerciaux .....	151,4	163,0
Autres recettes .....	683,6	720,0
Produits de la lutte contre la fraude .....		28,0
<b>TOTAL DES RECETTES .....</b>	<b>8 958,4</b>	<b>10 629,0</b>

Comme on peut le constater, la participation des usagers aux dépenses de la Régie reste voisine de 36%, ce qui privilégie très nettement les utilisateurs des transports en commun en région parisienne par rapport à ceux des grandes villes de province. Cette situation ne peut être considérée comme satisfaisante dès lors surtout que ces provinciaux contribuent fiscalement au financement de la R.A.T.P. à travers la subvention de l'Etat.

### III.- LES TRANSPORTS EN COMMUN EN PROVINCE

#### A. FINANCEMENT DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS URBAINS

L'extension aux villes de plus de 30 000 habitants du versement « transport » incombant aux employeurs, décidée par la loi n° 82-684 du 4 août dernier, mesure que nous avons jugée inopportune dans les circonstances économiques présentes, va permettre aux municipalités des agglomérations concernées de réduire leur contribution aux dépenses d'exploitation des transports en commun qu'elles assument en partie.

C'est pourquoi il nous est apparu utile de rappeler, à titre d'exemple, la part respective incombant aux usagers, aux employeurs et aux collectivités locales dans les dix principales agglomérations de province.

#### FINANCEMENT DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT POUR LES DIX PRINCIPALES AGGLOMERATIONS POSSEDANT LE VERSEMENT TRANSPORT EN 1981

(Répartition entre les sources de financement en ‰)

	Usagers	Employeurs	Collectivités locales
Lyon .....	68,3	15,3	16,4
Marseille .....	54,6	12,7	32,7
Lille .....	50,9	nd	nd
Bordeaux .....	35,6	26,9	37,5
Toulouse .....	50,5	22,5	27,0
Nantes .....	47,8	19,6	32,6
Nice .....	63,0	31,1	5,9
Rouen .....	48,9	51,1	0
Toulon .....	56,8	32,6	10,6
Strasbourg .....	60,3	34,2	5,5

Comme on peut le constater, la participation des employeurs aux charges d'exploitation varie sensiblement suivant les villes, selon la politique menée par les édiles en matière de réductions consenties aux salariés.

Il ne faut pas oublier, par ailleurs, que le produit du versement transport, qui pouvait être également affecté aux investissements spécifiques aux transports collectifs, pourra être désormais utilisé – en application de la loi du 4 août 1982 – au financement de toutes dépenses d'investissement concernant ces transports sans exclure ceux qui, effectués à l'extérieur des agglomérations, concourent à sa desserte.

## **B. EQUIPEMENTS EN SITE PROPRE**

### **1. Les métros de Lyon et Marseille**

Depuis 1978, Lyon et Marseille disposent d'un réseau de métro urbain qui a donné une impulsion à l'usage des transports collectifs dans ces agglomérations.

Lyon dispose à l'heure actuelle de trois lignes dont la longueur totale est de 13 km. Un nouveau tronçon de la ligne B de 2,4 km a été mis en service en septembre 1981.

Marseille dispose d'une ligne de métro dont la longueur est de 9,1 km qui a été mise en service en 1978.

A Lyon, la croissance de la fréquentation du métro est de 12,5% du premier trimestre 1982 par rapport à la période équivalente en 1981, soit la même progression que celle enregistrée entre 1980 et 1981, alors que l'offre du réseau de métro a cru substantiellement en 1981 par la mise en service du prolongement de la ligne B et par un renforcement des cadences sur la ligne A. On s'oriente donc vers une stabilisation de la fréquentation du métro.

Cette même tendance à la stabilisation est observée à Marseille où une croissance de 2,8% a été enregistrée au premier semestre 1982 par rapport à la même période de 1981 (contre 4,5% entre 1980 et 1981).

#### **● Tarif et couverture du déficit**

A Lyon, le ticket, permettant d'utiliser pendant une heure le métro, les autobus et trolleybus, a un prix unitaire de 4,50 F. Le carnet de six tickets vaut 21 F. (soit 3,50 F. l'unité) et l'abonnement pour un mois

140 F. Le coût de l'abonnement pour les communes se trouvant hors du périmètre des transports urbains de Lyon et desservies par des lignes des T.C.R.L. est de 250 F. par mois.

A Marseille, le ticket, permettant d'utiliser pendant une heure dix le métro, le tramway, les trolley-bus et les autobus, a un prix unitaire de 4,50 F. Le carnet de six tickets vaut 21 F. et l'abonnement pour un mois 145 F.

Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes est proche de 1 à Lyon et de 0,90 à Marseille. Le déficit éventuel est couvert par les ressources propres des collectivités.

## **2. Autres équipements « lourds » en cours ou prévus**

Afin d'améliorer la vitesse et la régularité des véhicules sur les axes lourds de transports collectifs, certaines villes de province ont envisagé ou envisagent d'aménager des voies en site propre. Il s'agit notamment de Lille, de Nantes, de Strasbourg, de Grenoble, de Saint-Etienne, de Nice et de Clermont-Ferrand.

### *a) Lille*

La création de la première ligne de transports en commun en site propre entre la ville nouvelle de Lille-Est et le Centre hospitalier régional, en passant par la gare et le centre de Lille, a été décidé début 1974. La ligne a une longueur de 12,7 km et comprend 17 stations.

Le 1er janvier 1982 a vu le début de l'exploitation commerciale expérimentale d'un premier tronçon. L'ouverture est prévue le 15 mars 1983 pour le tronçon de Quatre Cantons- République et fin 1983 pour l'ensemble de la ligne.

La subvention de l'Etat a été fixée à 243 MF (valeur juillet 1976), ce qui représente 75% du coût du projet.

### *b) Nantes*

La première ligne du tramway nantais, orientée Est-Ouest, est longue de 10 km et comporte 23 stations. Le tronçon Est à partir de la gare S.N.C.F. longe la ligne S.N.C.F. sur 4 km environ. La plus grande difficulté d'insertion se situe entre la gare maritime et la gare S.N.C.F.

Le coût total de la ligne a été estimé à 362 MF hors taxes aux conditions économiques du 1er janvier 1980. 96 MF de subvention ont déjà été accordés. 80 MF sont prévus au budget 1983.

La mise en service est prévue en fin 1984. A long terme, cette ligne devrait être complétée par une transversale Nord-Sud. Toutefois, afin d'améliorer la circulation des autobus sur cet axe, un site propre sera aménagé en 1983 et 1984, conforme au projet d'aménagement d'une deuxième ligne de tramway. Les études ont été subventionnées en 1982 ; 20 MF sont inscrits au Fonds spécial Grands Travaux pour la première tranche qui doit démarrer prochainement.

#### *c) Strasbourg*

Le projet de ligne de tramway de Strasbourg présente un tronçon commun de 2,3 km dont 1,3 km en souterrain avec deux antennes : l'une Sud-Ouest dessert Illkirch et Graffenstaden sur une longueur de 9,3 km et l'autre Sud-Est dessert Neuhof et Neudorf sur une longueur de 6 km. Au total, la ligne s'étend sur 13 km et possède 28 stations.

Le coût du projet est estimé à 730 M.F. h.t., valeur novembre 1979.

Une subvention de 6,5 M.F. a été attribuée en 1980 pour des études d'avant-projet détaillé qui sont en cours de réalisation.

#### *d) Grenoble*

##### ● Consistance de l'ouvrage

Le projet de tramway grenoblois comprend deux lignes, la première décidée, la seconde envisagée :

La ligne Grand-Place - Fontaine Record, d'une longueur de 8,4 km, comporte 18 stations.

La seconde ligne, vers l'Est, est longue de 5 km.

L'ensemble de ce réseau devrait permettre la desserte de 165 000 habitants, soit 40% de la population de l'agglomération.

##### ● Aspect financier

Le coût des infrastructures de la ligne Grand-Place - Fontaine Record (matériel roulant non compris) a été estimé à 275 M.F. h.t. (aux conditions économiques de 1981). Le coût des infrastructures de la seconde ligne se monte à 150 M.F. (1981).

*e) Toulouse*

La création d'un réseau de tramways de 30 km est à l'étude.

*f) Saint-Etienne*

La mise en site propre de la ligne de tramway existante de Saint-Etienne a commencé en 1974. Cette opération a pour but de redonner à cette ligne, épine dorsale du réseau de transport en commun, toute son attractivité en améliorant notamment la vitesse commerciale et la régularité des véhicules.

*g) Marseille*

La modernisation de la ligne de tramway 68 est prévue en liaison avec la mise en service de la ligne du métro devant intervenir en 1984. Le coût de l'opération serait de 63 M.F. (1980).

*h) Lille*

La Communauté urbaine de Lille a lancé des études pour comparer plusieurs types de solutions : soit la modernisation de la ligne de tramway, soit la transformation de celle-ci en ligne de métro-Val, solution pour laquelle le coût serait environ le double. Elle a lancé également des études complémentaires sur d'autres variantes de réseau en site propre.

*i) Nice*

La décision de réaliser une ligne de transport en commun en site propre par autobus reliant le centre ville à l'aéroport a été prise en 1976. La longueur totale à terme de l'axe est de 3,9 km. Il est prévu de réaliser pour 1984, 3,6 km de lignes.

*j) Clermont-Ferrand*

La réalisation de deux axes « lourds » de transport en commun de l'agglomération clermontoise a commencé en 1975.

La liaison Place Delille - Place Turgot a été mise en service au début de 1982.

## EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 13 octobre 1982, la commission a procédé à l'examen des dispositions de la loi de finances pour 1983 concernant les transports terrestres.

M. Georges Berchet, rapporteur, a, tout d'abord, indiqué que la discussion prochaine de la loi d'orientation des transports l'avait déterminé à résumer ses observations, les dispositions budgétaires intéressant les transports traduisant, en fait, la reconduction des objectifs précédents.

Concernant la S.N.C.F., le rapporteur a souligné les difficultés de cette entreprise dont le trafic est en progression pour les voyageurs (+ 3 %) mais, à nouveau, en recul sensible (- 4%) pour les marchandises.

A propos du T.G.V. Sud-Est, il a indiqué que celui-ci a permis à la S.N.C.F. de doubler le nombre des voyageurs sur Paris-Lyon, ceux-ci provenant à concurrence de 30% des usagers de l'avion (part qui sera portée à 70% quand la liaison rapide sera totalement en service).

Au sujet de la situation financière de l'entreprise dont il a souligné la détérioration, M. Georges Berchet a rappelé que le capital de la société était de 14 millions de francs jusqu'en 1980, chiffre resté identique depuis 1937.

Il a précisé, en outre, que les charges financières de la S.N.C.F. atteignent 6 milliards de francs - soit 10,6% du chiffre d'affaires - correspondant à un endettement de 49 milliards destiné à couvrir non seulement les investissements mais le déficit cumulé des exercices antérieurs.

M. Georges Berchet s'est donc interrogé sur la possibilité ou l'opportunité d'un équilibre du bilan d'exploitation de la S.N.C.F. compte tenu des contraintes particulières d'ordre économique et social qu'elle supporte. Il a observé, d'ailleurs, que pour la même raison, les chemins de fer étaient en déficit dans tous les pays du monde.

Abordant le problème de la R.A.T.P., le rapporteur a évoqué la question des liaisons ferroviaires Paris-Orly et Paris-Roissy et fourni quelques précisions relatives au budget de la Régie et aux subventions dont bénéficient les usagers du métro et des autobus de la région parisienne favorisés sur ce point par rapport à ceux des autres réseaux.

Enfin, au sujet des transports en commun en province, le rapporteur a indiqué que les conditions de couverture des frais de transport variaient considérablement suivant les villes.

En conclusion, M. Georges Berchet a estimé que ce budget n'apportant aucune novation, il convenait d'attendre la loi d'orientation des transports et les décrets pris en application de ce texte pour se faire une opinion sur la politique gouvernementale en la matière.

Il a donc proposé à la commission de laisser le Sénat juge de son vote concernant le budget des transports terrestres.

M. Jean-Marie Bouloux a regretté l'absence de sens et d'ouverture commerciale de la S.N.C.F. Il s'est en outre préoccupé de l'opportunité de la réalisation du T.G.V. Atlantique.

M. Michel Chauty a également contesté l'utilité de cette nouvelle liaison rapide notamment pour la desserte de Nantes qui, en raison de l'électrification de la liaison Le Mans - Nantes Saint-Nazaire financée d'ailleurs en partie au plan régional, sera assurée à partir de Paris en trois heures.

M. Bernard-Charles Hugo a évoqué, au moment où l'on parle de solidarité, le cas de l'Ardèche totalement ignoré par la S.N.C.F. pour les voyageurs sans, pour autant, disposer de bonnes routes.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard a émis également des réserves relatives au T.G.V. Atlantique et souhaité, par ailleurs, que la commission procède à un premier échange de vues sur le projet de loi d'orientation des transports.

M. Pierre Lacour s'est interrogé sur les priorités à respecter et a estimé que le premier objectif à rechercher était le désenclavement des régions isolées tel que le Massif Central moins bien desservi que les Alpes.



M. Raymond Dumont a estimé que la baisse du trafic de marchandises n'était pas seulement imputable à la crise économique mais à une délocalisation de l'industrie lourde qui s'est en partie installée au bord de la mer réduisant à néant le trafic terrestre d'apport en minerai et en charbon.

En réponse à ces interventions, le rapporteur a reconnu l'absence d'agressivité commerciale de la S.N.C.F.

Il a précisé que le taux de rentabilité du T.G.V. Sud- Est était de 14 % mais nettement plus faible pour le T.G.V. Atlantique, ce qui conduit la S.N.C.F. à demander un financement privilégié couvrant la période de construction augmentée de trois ans.

M. Georges Berchet a reconnu enfin la nécessité de prendre en considération l'aménagement du territoire.

## CONCLUSION

Comme l'a rappelé M. Charles Fiterman, en présentant à la presse le budget de son département, le 17 septembre dernier, les crédits ouverts aux transports reflètent à la fois un effort de rigueur et un souci de croissance.

Toutefois, l'effort d'économie n'apparaît guère dans le domaine des transports terrestres où, dans la nouvelle optique gouvernementale, les entreprises nationales bénéficient de massives compensations intéressant aussi bien les dotations de fonctionnement que des crédits d'investissement.

C'est ainsi que le total des dotations budgétaires, accordées à la S.N.C.F. à des titres divers croît de 9% par rapport à 1982, dont 9 144 M.F. pour l'infrastructure contre 5 605 cette année.

Sans qu'on puisse méconnaître les charges particulières d'ordre économique et sociale qui pèsent sur l'exploitation des chemins de fer, cet accroissement contraste, il faut bien le reconnaître, avec celui des crédits accordés au réseau routier (+ 9%) même si le Fonds spécial Grands Travaux permet, en fait, de relayer partiellement l'intervention budgétaire.

Votre commission déplore donc la disparité des efforts consentis, disparité d'autant plus contestable que l'évolution du trafic routier, plus favorable que celle du rail, justifierait – pour préserver le choix des usagers – une contribution plus équilibrée à l'activité des différents modes de transport.

Elle tient, par ailleurs, à souligner ses réserves quant à l'opportunité de la réalisation du T.G.V. Atlantique dont la rentabilité paraît médiocre et dont le coût, voitures comprises, est estimé à 12 milliards de francs.



Compte tenu de ces observations et de l'expectative dans laquelle elle se trouve quant aux orientations nouvelles du gouvernement qui doivent résulter de la loi d'orientation des transports et des décrets à prendre pour son application, votre commission soumet à la sagesse du Sénat les dispositions de la loi de finances pour 1983 concernant les transports terrestres.