

N° 60

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre

AVIS

PRESENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur
le projet de loi des finances pour 1982, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE
NATIONALE

TOME XVIII

TANSPORTS 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, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Remi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, 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 Spingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) ; 450 et annexes, 470 (annexe 40), 475 (tome XVII) et In 8^o 57
Sénat : 57 et 58 (annexe 32) (1981-1982)

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

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	4
I - PHYSIONOMIE GENERALE DES TRANSPORTS TERRESTRES	5
A. Le transport des voyageurs	5
B. Le transport des marchandises	6
II - LA S.N.C.F.	8
A. Evolution du trafic	8
1. Voyageurs	8
2. Marchandises	9
B. Situation du réseau, modernisation et équipements nouveaux	10
1. Le réseau exploité	10
2. Opérations de modernisation et électrification	10
3. Ligne nouvelle Paris-Lyon et perspectives de création d'un réseau nouveau de liaisons rapides	10
a) <i>Le T.G.V. Paris-Lyon</i>	10
b) <i>Projets d'extension du réseau ferré rapide</i>	11
C. Situation financière et interventions publiques	12
1. Compte d'exploitation prévisionnel pour 1981	12
2. Crédits budgétaires ouverts à la SNCF	13
3. Interventions des collectivités locales et des établissements publics régionaux	14
III - LA R.A.T.P.	16
A. Evolution du trafic	16
1. Résultats enregistrés en 1979 et 1980	16
2. Premières indications pour 1981	16
3. Les liaisons avec Roissy et Orly	17
B. Principaux travaux d'équipement et de modernisation	17
1. Installations fixes	17
2. Extension du métro	18

3. Matériel roulant	18
C. Situation et problèmes financiers	19
1. Résultats du compte d'exploitation en 1980 et prévisions pour 1981	19
2. Contributions extérieures	20
D. Bilan des 15 dernières années	20
IV - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN PROVINCE	22
A. Trafic estimé des principaux réseaux provinciaux	22
B. Les métros de Lyon et de Marseille	23
CONCLUSION	24
EXAMEN EN COMMISSION	26

MESDAMES, MESSIEURS,

L'examen des dispositions de la loi de finances pour l'exercice 1982 concernant les transports intérieurs, va nous conduire à examiner successivement la physionomie générale des transports publics et privés en France, leur récente évolution et la situation et les perspectives de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., ainsi que celles des transports en commun en province.

I - PHYSIONOMIE GENERALE DES TRANSPORTS TERRESTRES

A. LES TRANSPORTS DES VOYAGEURS

Selon les statistiques les plus récentes dont nous disposons, le trafic de voyageurs se présente comme suit :

PAR NATURE D'INFRASTRUCTURE : ZONE ET LONGUEUR DES PARCOURS EFFECTUES (en milliards de voyageurs/km)

Route	Déplacements urbains	Déplacements à moins de 100 km	Etapes longues	Total
Voitures particulières	120	215	95	430
Autobus urbains	10,5			10,5
Autocars		16	4,5	20,5
Voies ferrées				
Banlieue, métro et RER	16,1			16,1
SNCF (G.L.)		9,7	35,2	44,9
TOTAUX	146,6	240,7	134,7	522,0

De 1970 à 1978, le trafic des voitures particulières a progressé de 2 à 4 % par an en zone urbaine, et de 3 à 3,5 % par an en campagne.

Celui des autobus a progressé, mais moins vite que le total, si bien que sa part dans l'ensemble a regressé.

Quant aux autocars, leur usage est plutôt en stagnation, voire en déclin, sauf pour les transports touristiques occasionnels et les transports scolaires.

De façon générale, cet aperçu des déplacements de personnes souligne la nette prédominance de l'usage de l'automobile privée, tant en zone urbaine qu'en dehors des villes, la part de la voie ferrée étant cependant nettement plus élevée sur les trajets supérieurs à 100 kms. Il est même probable qu'une étude des trajets dépassant 300 kms ferait apparaître une utilisation plus élevée encore du chemin de fer. A l'appui de ce fait, on observe d'ailleurs qu'au cours des dix dernières années, le trafic des trains rapides et express a progressé de 65 %, soit deux fois plus vite que les moyens concurrents, alors que celui des omnibus a regressé de 9 %.

Un phénomène similaire de polarisation sur les axes privilégiés se manifeste d'ailleurs pour le trafic automobile qui tend à croître en priorité sur les autoroutes et le réseau des voies rapides.

B. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Sur un total de 196,4 milliards de tonnes km acheminés par tous moyens de transport intérieurs (oléoducs inclus), *le trafic, enregistré en 1980*, se répartit comme suit :

- Fer	66,4 milliards de tonnes/kms
- Route	97,4 milliards de tonnes/kms
- Voies navigables	12,1 milliards de tonnes/kms
- Oléoducs.....	20 milliards de tonnes/kms

La part des différents modes de transport ressort ainsi respectivement à 34 %, 50 %, 6 % et 10 %.

En se rapportant aux chiffres de 1975, on observe que la part de la route a crû nettement plus rapidement que celle de ses concurrents, puisqu'elle n'était alors que de 45 %.

Pour les premiers mois de 1981, l'ensemble du trafic est en baisse sensible :

- - 9 % pour la SNCF
- - 13,5 % pour la route

Ces résultats médiocres reflètent la récession générale de l'activité commerciale.

Enfin, d'une comparaison établie entre la route, le fer et la voie d'eau, ressort nettement la prédominance sur ces deux derniers modes de transports des pondéreux tels que charbon, minerais et matériaux de construction, engrais et produits chimiques. En effet, la part de ces cinq catégories de produits s'élève respectivement à 33 % pour la route, 41 % sur le rail et 50 % sur les voies navigables.

Toutefois, l'effort de diversification entrepris par la SNCF, notamment depuis 5 ans, porte ses fruits, et on constate ainsi un accroissement très sensible des marchandises diverses (non « pondéreuses » à proprement parler) dont la progression est passée de 14,8 à 20 % de 1975 à 1980.

En conclusion de cet aperçu général, on observe que le secteur des transports a connu depuis 25 ans un essor remarquable qui s'est traduit par un triplement des résultats enregistrés, qu'il s'agisse :

- des voyageurs : 540 milliards de voyageurs/km contre 140
- ou des marchandises : 240 milliards de tonnes/km contre 80.

Toutefois, cet accroissement apparaît principalement imputable, comme nous l'avons souligné, au développement de l'usage de la route sous toutes ses formes, et on peut notamment regretter que la voie d'eau n'ait guère bénéficié de ce taux exceptionnel d'expansion et ait vu sa part se réduire de plus de moitié (5 % contre 11 %).

De même, l'expansion du rail, si elle n'a pas été négligeable, n'a pas suivi le mouvement général puisque sa part est tombée de 56 à 29 %.

La répartition actuelle marque cependant, depuis 5 ans, une tendance à se stabiliser sous l'effet, sans doute, de l'accroissement du prix des carburants qui pèse davantage sur l'automobile que sur le rail. L'avenir nous dira si ce relatif rééquilibrage s'accroîtra ou si la route ne tirera pas un nouvel avantage de l'accroissement du coût des manutentions de chargement et de déchargement, qui constitue le principal handicap de ses concurrents.

II - LA S.N.C.F.

A. EVOLUTION DU TRAFIC

1. Voyageurs

Le trafic des passagers a évolué comme suit, de 1978 à 1980, en milliards de voyageurs/km :

Réseaux	1978	1979	1980
Grandes lignes	46,04	46,01	46,88
Banlieue de Paris	7,46	7,55	7,62
TOTAUX	53,50	53,56	54,50

L'accroissement relativement modeste constaté, soit 1,7 % résulte essentiellement de l'augmentation du nombre des passagers, le parcours moyen effectué par les voyageurs ayant, au contraire, légèrement fléchi (179 kms contre 182).

Concernant la fréquentation de la première classe, soit 15 % sur le réseau principal, un léger tassement est à nouveau enregistré, que la Société impute aux difficultés économiques présentes et à la concurrence de l'avion.

On note, en revanche, une prédominance toujours plus nette de l'utilisation des rapides et express qui acheminent près de 90 % du trafic sur les grandes lignes.

A titre indicatif, 36 millions de voyageurs usagers du réseau principal, soit 14 %, ont emprunté l'an dernier les liaisons radiales : Paris-Lyon-Marseille-Nice (10,5), Paris-Bordeaux (9,4), Paris-Toulouse (6,4), Paris-Lille (4,7) et Paris-Strasbourg (5).

Pour l'exercice en cours, la tendance résultant des chiffres du premier semestre est nettement meilleure que celle enregistrée pour la période correspondante de 1980. On constate, en effet, une progression du nombre des voyageurs (+ 1,8 %) et surtout des voyageurs/km (+ 2,9 %).

2. Marchandises

Le trafic commercial de frêt a évolué comme suit, de 1978 à 1980, en millions de tonnes et en milliards de tonnes/km :

	1978	1979	1980
Tonnes	214	224	221
Tonnes km	67,3	70,7	69,5

On observe ainsi une légère régression concernant l'exercice écoulé qui contraste avec la nette progression réalisée de 1978 à 1979.

Ce fléchissement général a affecté tout particulièrement les pondéreux, tels que :

- Produits sidérurgiques - 4,5 %
- Minerais - 4,9 %
- Pétrole brut et carburants - 9 %
- Engrais et amendements - 7,7 %
- Produits chimiques - 7,2 %

A noter, toutefois, dans cette catégorie, le développement du transport des matériaux de construction (+ 6,3 %).

Concernant les « petits colis » acheminés par le SERNAM, le volume des marchandises progresse également (+ 2,5 %), comme l'année précédente, ce qui marque un heureux retournement de tendance par rapport à la lente dégradation qui affectait ce secteur jusqu'en 1978. Le trafic spécial express s'est également bien comporté en dépit de la vive concurrence de la route.

Enfin, la part des marchandises en « containers » continue à se développer.

Les efforts réalisés par la SNCF, au plan commercial, ont donc visiblement porté leurs fruits, la mauvaise tenue des produits lourds étant essentiellement imputable à la conjoncture économique défavorable qui s'est surtout manifestée depuis le début du second semestre de 1980.

Les premiers éléments connus pour 1981 confirment cette tendance défavorable en faisant apparaître, pour les 7 premiers mois de l'année en cours, un recul de 12,3 % en tonnage et de 9 % en tonnage kilométrique.

B. SITUATION DU RESEAU, MODERNISATION ET EQUIPEMENTS NOUVEAUX

1. Le réseau exploité

Si l'on excepte le tronçon sud de la ligne nouvelle Paris-Lyon, inauguré le 22 septembre dernier, la longueur du réseau en exploitation a diminué de 82 kms depuis la fin de 1979 et le réseau ouvert aux voyageurs a, pour sa part, regagné de 706 kms par suite, essentiellement, de fermetures de lignes jugées non rentables.

2. Opérations de modernisation et électrification

En dehors de nombreux travaux visant à améliorer la sécurité et la capacité d'utilisation des voies, les principales opérations à signaler à ce titre ont concerné les aménagements nouveaux des gares Paris-Lyon et Paris-Nord, et la poursuite de l'électrification des lignes.

Dans ce dernier domaine, nous avons noté l'équipement en courant continu de Bordeaux-Montauban et la poursuite des opérations engagées sur les sections Narbonne-Perpignan, Elne-Le Boulou, Tours-Angers, Saumur-Thouars et Le Mans-Nantes, ainsi que la fin de l'électrification de la banlieue Est de Paris.

Le réseau total électrifié a progressé, au total, de 211 kms l'an dernier, en passant de 9863 à 10.074 kms.

D'ici 1985, 1113 kms de liaisons nouvelles devraient être équipées, parmi lesquelles les dessertes de Chambéry, Grenoble, et, en dernier lieu, celle de Clermont-Ferrand. Ultérieurement, l'électrification de Rennes-Brest et Rennes-Quimper est sérieusement envisagée.

On notera, enfin, que dès aujourd'hui, la traction électrique assure 79 % du trafic total.

3. Ligne nouvelle Paris-Lyon et perspectives de création d'un réseau nouveau de liaisons rapides

a) *Le T.G.V. Paris-Lyon*

La mise en service, le 28 septembre dernier, du tronçon sud (St-Florentin-Satonay) de la liaison rapide Paris-Lyon marque, sans doute, pour la SNCF le début d'une ère nouvelle.

Le coût de l'opération, déclarée d'utilité publique le 23 mars 1976, soit 10,4 milliards de F (1981), somme couverte intégralement par emprunts sur le marché financier, peut paraître élevé mais sa rentabilité est incontestable. Le gain de temps réalisé, tant sur Paris-Lyon (1 H 40), Grenoble, Genève, Marseille, etc... devrait, en effet, amener à la SNCF, dès 1985, sur le réseau Sud-Est 6 millions d'usagers supplémentaires dont près de 2 millions sur Paris-Lyon.

Ces passagers nouveaux seraient prélevés sur le trafic routier (2,5 millions) et aérien (1,5 million). A ces 4 millions de passagers « reconvertis » au rail, s'ajouteraient, en outre, 2 millions de voyageurs incités au voyage par la réduction sensible de la durée du trajet.

Sur la base des tarifs annoncés, c'est donc 400 MF de recettes annuelles supplémentaires que la SNCF doit retirer prochainement de cet investissement, sur la seule desserte de Lyon. Votre Commission espère d'ailleurs qu'une comptabilisation particulière des dépenses et des recettes afférentes à cette voie rapide permettra d'en apprécier pleinement les résultats financiers.

b) Projets d'extention du réseau ferré rapide

Suivant l'annonce qui en a été faite par le Président de la République, la SNCF va être autorisée à réaliser des lignes analogues en direction de l'Ouest et du Nord de la France.

Ce développement probable d'une technique à d'autres secteurs que le Sud-Est est de nature à modifier considérablement les courants de trafic sur les grandes radiales françaises utilisées massivement aujourd'hui par les usagers des autoroutes et de l'avion.

Ce choix présente certes de nombreux aspects positifs, ne serait-ce que l'importante économie d'énergie qui en découle et les retombées acquises et escomptées sur l'activité de nombreuses entreprises de mécanique générale. Votre Commission ne peut éluder cependant le risque grave de détérioration de l'équilibre financier de notre Compagnie Air-Inter, instrument apprécié de l'aménagement du territoire, qui compense les pertes enregistrées sur de nombreuses lignes par les bénéfices qu'elle réalise sur celles qui vont être précisément les plus affectées par ce renouveau du rail.

Elle s'interroge donc sur l'opportunité de remettre ainsi en cause -sauf à recourir à de coûteuses subventions- des liaisons qui conditionnent la survie économique de nombreux centres de moyenne importance, excentriques, enclavés et d'accès difficile, au profit des grandes métropoles régionales déjà particulièrement bien desservies.

C. SITUATION FINANCIERE ET INTERVENTIONS PUBLIQUES

1. Compte d'exploitation prévisionnel pour 1981

en millions de francs

RECETTES		DEPENSES	
Trafic voyageurs	12.210	Frais de personnel	28.026
Trafic marchandises et poste	17.450	Energie de traction	1.882
TOTAUX	29.660	Dotations d'amortissement	2.255
Autres recettes	4.597	Charges financières	4.103
Indemnités Etat et Collectivités publiques ..	8.623	Impôts	674
TOTAUX	42.880	Equipement	2.972
		Autres dépenses	
		TOTAUX	48.705
		A déduire :	
		Contributions de l'Etat	4.889
		TOTAUX	43.816
		Déficit d'exploitation	- 936

La comparaison entre les recettes proprement dites et les dépenses fait apparaître un « manque à gagner » de plus de 14 milliards de F, 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.

2. Crédits budgétaires ouverts à la SNCF

Les crédits budgétaires suivants (en millions de F) ont été ouverts à la SNCF pour 1980 et 1981 (loi de finances et collectif) et en 1982 par la loi de finances :

	1980	1981	1982
Entretien des lignes maintenues pour la Défense Nationale.....	4,63	5,13	5,13
Compensation d'exploitation	2774	3335	2980
Indemnité banlieue.....	427,62	597,30	734
Réduction tarifaire voyageurs.....	1020,52	1094,60	1320
Charges d'infrastructure	3802	4526	5064
Passages à niveau	450	478	541
Charges particulières de retraite.....	7248,93	8749	10108
Tarifs réduits marchandises	65,72	56,60	62
Services omnibus déficitaires	1810,19	1930,42	2133,80
Réorganisation des services omnibus....	231,94	400	332
TOTAL Ministère des Transports	17.835,55	21.172,05	23.279,93
Autres départements ministériels (tarifs réduits militaires et divers)	1111,63	1180,90	1287,10
DOTATION TOTALE.....	18.947,18	22.350,95	24.567,03

On constate ainsi, en 2 ans, un accroissement des dotations budgétaires SNCF de 5,5 milliards de francs, soit près de 24 % : progression qui risque d'être nettement supérieure, si l'on considère que les dotations initiales de 1982 devront sans doute être complétées par voie de collectif.

Comme nous l'avons observé l'an dernier, c'est essentiellement la très sensible progression de la dotation compensatrice à la Caisse des Retraites qu'est dû cet accroissement.

Votre Commission tient à marquer une fois de plus sa surprise et sa préoccupation de voir cette dotation, non seulement continuer à augmenter nettement plus rapidement que la dérive monétaire, mais le faire cette fois de façon aussi spectaculaire. Sans ignorer les charges particulières qui pèsent sur cette Caisse du fait de l'excédent des retraités (409.000) sur les actifs (252.075),

elle s'explique difficilement que cette subvention compensatrice, qui a déjà crû de 40 % de 1979 à 1981, puisse encore progresser de plus de 15 % d'un exercice à l'autre, alors qu'on observe depuis plusieurs années une diminution du nombre des retraités.

Elle aimerait donc obtenir sur ce point des explications très complètes, et avoir une idée de l'évolution prochaine de cette dotation qui représente, on en conviendra, dans la situation financière difficile que nous connaissons, une charge vraiment considérable (égale au total des investissements en infrastructure et en matériel engagés sur 7 ans pour réaliser le T.G.V.).

3. Interventions des collectivités locales et des établissements publics régionaux

Un certain nombre de services omnibus sont aujourd'hui totalement ou partiellement financés par les collectivités locales ou les régions.

Les résultats enregistrés ne peuvent être tous convenablement appréciés en raison du caractère récent du démarrage de cette formule, mais ils apparaissent pour la plupart satisfaisants. En effet, une meilleure appréhension des problèmes locaux par les élus a souvent permis une meilleure adaptation de l'offre à la demande. C'est tout particulièrement vrai pour le réseau omnibus du Nord-Pas-de-Calais, pour les dessertes cadencées des métropoles de Lorraine ou des services (d'été) tels que Nantes-Le Croisic et Auray-Quiberon.

Dans de nombreux cas, des fermetures de lignes jugées non rentables par la SNCF ont pu, en outre, être ainsi évitées.

Votre Commission n'est cependant pas en mesure de chiffrer le montant des aides financières ainsi accordées au plan local à ces dessertes ferroviaires, et elle souhaiterait obtenir, sur ce point, quelques indications du Gouvernement. Concernant les fermetures de lignes, la Commission souhaiterait savoir si le Ministre a l'intention de réviser le décret qui réglait ce problème en faisant appel essentiellement aux collectivités locales.

En conclusion de ce chapitre relatif à la SNCF, votre Commission se doit de féliciter cette grande entreprise pour l'effort de rénovation et d'adaptation qu'elle a entrepris pour s'adapter aux besoins nouveaux de sa clientèle et mettre en oeuvre les techniques les plus modernes (informatique, télécommande, « containers » etc).

Elle observe, à ce propos, que contrairement à une opinion communément répandue, la SNCF *tire majoritairement ses ressources du transport de fret*, ce qui justifierait sans doute qu'un effort plus important soit entrepris dans ce domaine. C'est en effet, à son sentiment, au plan des marchandises que le rail doit affronter le plus durement la concurrence routière et, si possible, reconquérir le domaine perdu. C'est, bien entendu, son intérêt mais aussi celui de notre pays, ne serait-ce qu'en raison des économies importantes de carburant qu'un souhaitable rééquilibrage rail-route permettrait de réaliser.

Selon les études les plus sérieuses en effet, le transport ferroviaire consomme de trois à quatre fois moins d'énergie que le transport routier, par

tonne km offerte, ce rapport favorable ne pouvant bien sûr bénéficier au rail que si la capacité des wagons est valablement utilisée, ce qui n'est pas le cas puisque le coefficient de remplissage ressort en moyenne à 36 %.

En outre, le transport de frêt, effectué principalement la nuit, contribue très heureusement à soutenir la consommation d'électricité aux « heures creuses » et améliore ainsi le rendement et la productivité de nos centrales.

Il ne peut, bien entendu, être question de revenir pour autant à une réglementation du transport routier, que d'ailleurs nos engagements communautaires européens excluent expressément. Il appartient donc aux services et aux agents commerciaux de la SNCF d'offrir à leurs clients des prestations aussi attractives que possible, et de leur rendre notamment « indolores » les ruptures de charge qui constituent le point faible de la technique ferroviaire.

Concernant enfin le développement du réseau rapide amorcé par le T.G.V. Paris-Sud-Est, votre Commission salue ce renouveau ferroviaire, mais se préoccupe d'une polarisation des investissements sur quelques axes privilégiés, de nature à accentuer une centralisation déjà excessive au moment même où la régionalisation constitue un objectif prioritaire du Gouvernement.

III - LA R.A.T.P.

A. EVOLUTION DU TRAFIC

1. Résultats enregistrés en 1979 et 1980

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

	1979	1980
Métro.....	1109	1095
RER.....	196,2	205
Autobus parisiens.....	321	324
Autobus de banlieue.....	438	424

2. Premières indications pour 1981 :

	1er semestre 1980	1er semestre 1981
Métro.....	570	566
RER.....	105	114
Autobus parisiens.....	175	166
Autobus de banlieue.....	227	212

Comme on peut l'observer, en dehors du RER dont le trafic progresse régulièrement, le nombre d'usagers du métro est en léger recul comme celui des autobus, notamment en banlieue.

Si l'on tient compte des progrès du RER, le nombre des passagers utilisant le réseau ferré est en gros stationnaire, mais le recul est incontestable et préoccupant sur le réseau de surface.

En dépit des efforts réalisés, il apparaît que les voyageurs continuent à être rebutés par la lenteur de circulation des autobus et l'irrégularité de leur passage. Ceci est particulièrement vrai sur les liaisons inter-banlieues, dont le trafic croît très rapidement et pour lesquelles le réseau routier est totalement inadapté.

.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 RATP, le train et les autobus d'Air France. Malgré les progrès réalisés, notamment par Roissy-Rail, près des deux tiers des passagers aériens sur Roissy, et plus des quatre cinquième sur Orly continuent à utiliser, soit leur voiture, soit le taxi, tandis que le train en achemine respectivement 7 % vers le nord et 4 % vers le sud.

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 retenu 3 opérations visant à prolonger :

- la ligne n° 10 de Boulogne à St-Cloud
- la ligne n° 7 jusqu'au Kremlin-Bicêtre
- la ligne n° 5 jusqu'à Bobigny.

Les mises en service de ces prolongements sont respectivement prévues pour octobre 1981, fin 1982 et 1984.

En outre, la ligne n° 7 sera prolongée jusqu'à Villejuif en 1984-85.

Sur le RER, la réalisation de la section Châtelet Gare du Nord qui doit entrer en service très prochainement permettra d'assurer, dès 1983, l'interconnexion entre les lignes de la SNCF et celles de la RATP, c'est-à-dire, notamment, de relier entre elles à travers Paris, les banlieues Nord et Sud et Est et Ouest.

2. Extension du métro

Ont fait l'objet d'études précises en vue de leur mise en chantier plusieurs opérations telles que les prolongements des lignes N° 1 de Neuilly à La Défense, de la ligne n° 7 à Villejuif III et de Fort d'Aubervilliers à la Courneuve. Cette dernière opération semblerait aujourd'hui avoir la priorité au détriment de celle intéressant la ligne n° 1.

En dehors de ce prolongement du réseau qui tend de plus en plus à permettre au métro d'irriguer l'ensemble de l'agglomération parisienne, de nombreux travaux sont entrepris pour moderniser la signalisation et la ventilation, doter les stations en escaliers mécaniques et transformer les ateliers.

3. Matériel roulant

L'année 1982 verra, en ce qui concerne le métro, disparaître la dernière voiture antérieure à la Libération. Mais ce stock de renouvellement du matériel est aujourd'hui dépassé avec la mise en service des véhicules de 2ème génération mieux suspendus et moins bruyants, dont 240 entreront en service cette année.

Sur le métro régional en vue de l'interconnexion, un matériel bi courant a été mis au point et 108 éléments de 4 voitures seront progressivement incorporés au parc d'ici 1984.

Dès la fin de 1981, la RATP disposera de 8 éléments de 4 voitures et la SNCF de 17 éléments.

Sur le réseau routier, un vaste programme de renouvellement est également en cours et, aux 307 autobus commandés en 1981, doivent s'ajouter 317 unités, ceci afin de permettre de limiter à 6 ans l'âge moyen du parc. A propos de ces matériels neufs, votre Commission aimerait connaître le prix des déprédations commises par certains usagers et les mesures que le Gouvernement entend prendre pour limiter les actes de vandalisme et en appréhender les auteurs.

Elle souhaiteront également connaître le point de vue des pouvoirs publics concernant le recrutement d'un personnel de sécurité et les pouvoirs et moyens dont celui-ci disposera.

C. SITUATION ET PROBLEMES FINANCIERS

1. Résultats du compte d'exploitation en 1980 et prévisions pour 1981.

a. Recettes

	1980	1981
Produits directs du trafic	2882,3	3424
Remboursements pour tarifs réduits	1282,5	1449
Et dessertes des villes nouvelles	14,1	14
Indemnités compensatrices (pour tarifs insuffisants) ..	2588,8	3061
Produits commerciaux	133,3	141
Autres recettes	549,3	634
Solde débiteur	11,6	
TOTAUX	7461,9	8723

b. Dépenses

	1980	1981
Frais de personnel	4792,6	5404
Impôts	581,3	700
Energie	310,9	392
Matières et travaux	798,4	907
Frais financiers	719,64	917
Amortissements (atténués par une part du versement de transport)	195,4	285
Autres dotations	63,7	68
Aléas		50
TOTAUX	7461,9	8723

2. Contributions extérieures

Compte tenu des dépenses totales de la régie, la part couverte par les usagers ressort à 36,3 % en 1980 et sera, en dépit des augmentations tarifaires, encore inférieure en 1981, soit 35 %. Ce faible pourcentage donne la mesure des aides extérieures apportées par l'Etat : 1903 MF en 1980 et 2250 en 1981, et les collectivités locales : 872,6 MF en 1980 et 1035 en 1981.

De plus, sur le versement de transport acquitté par les employeurs, soit 3128 MF en 1980 et 3496 en 1981, la RATP doit percevoir en 1981 1239 MF de compensation tarifaire et 500 MF au titre des amortissements, soit environ 10 % de plus qu'en 1980.

Nous avons noté à ce propos que la prise en charge par la région du déficit de la RATP, prévue par la loi ayant créé la région Ile-de-France, a été une fois de plus reportée.

Enfin, il apparaît à peu près certain que la prise en charge des dépenses domicile-travail risque, dans l'avenir, d'être plus largement assurée, les employeurs pouvant sans doute être amenés à contribuer à la couverture des charges supplémentaires qui en résulteraient.

D. BILAN DES 15 DERNIERES ANNEES

En terminant ce chapitre, un bref retour en arrière s'impose pour mesurer l'ampleur de l'effort d'investissement qui a conduit à une *véritable mutation de la RATP*, hier archaïque et enfermée pour l'essentiel dans les limites de Paris, en un réseau moderne qui pousse ses antennes bien au-delà des boulevards des Maréchaux.

En 1965, en effet, le métro comportait 169 kms de lignes desservant 336 stations et une seule ligne régionale, la desserte de Sceaux-StRémy les Chevreuses -héritée de la SNCF- qui avait une longueur de 36 kms.

L'effort a porté, tout d'abord, sur *l'infrastructure*. Le métro proprement dit, dispose en effet aujourd'hui de 22 kms de voies nouvelles desservant 22 stations supplémentaires, toutes situées en banlieue, et les gares ont été prolongées à Paris et à l'extérieur, pour donner accès à des rames de 6 voitures. Quant au RER, 64 kms ont été ouverts à la circulation et une première interconnexion OuestEst a été réalisée à travers Paris.

Autre aspect de la modernisation des installations fixes, la multiplication des escaliers mécaniques, passés de 87 à 630 et des appareils de ventilation en ligne et en station, dont le nombre atteint 300 contre 95 il y a 16 ans.

Toujours au titre des infrastructures, il convient de noter cette fois sur le *réseau de surface* la *multiplication par cinq des abris* au point d'arrêt des autobus.

Mais le matériel roulant n'a pas non plus été négligé. Alors qu'en 1965 85 % des voitures dataient encore d'avant-guerre, toutes, aujourd'hui, ont au plus 15 à 20 ans, -avec une moyenne de 11 ans- et nombreux sont mêmes les matériels de seconde génération en service.

De même, pour les autobus, l'âge moyen est actuellement de 6 ans (au lieu de 15) et une commande annuelle de 300 voitures permet de maintenir ce seuil.

Ainsi, en dehors du confort nettement amélioré de l'ensemble du réseau, la R.A.T.P. offre aujourd'hui à ses *7,5 millions d'usagers journaliers* une capacité accrue de 20 % pour le métro, de 35 % pour les autobus et de 50 % si on inclut le R.E.R.

Telle quelle, la Régie supporte avantageusement la comparaison avec tous les transports en commun des grandes agglomérations étrangères et les succès remportés à l'exportation par sa filiale commerciale, SOFRETU, ne sont pas étrangers à son excellente image de marque.

Il nous paraissait nécessaire que ce bilan soit rappelé, au moment où l'accroissement exponentiel du prix des carburants rend plus urgente que jamais une politique de développement des transports en commun urbains conduisant à de substantielles économies d'énergie.

A ce point de vue, l'effort à entreprendre reste, sans aucun doute, important, notamment pour des liaisons de banlieue à banlieue dont la part dans le trafic total croît particulièrement vite (65 % en 1979 contre 55 % en 1971) et sur lesquelles la contribution des transports en commun est encore marginale (13 % en 1979).

IV - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN PROVINCE

A. TRAFIC ESTIME DES PRINCIPAUX RESEAUX PROVINCIAUX

Pour les dix principales agglomérations de province, le trafic a évolué comme suit, de 1974 à 1980 (en milliers) :

Agglomérations	1974	1980	Variation %
Lyon	137.729	190.500	+ 38,3
Marseille.....	87.987	131.354	+ 49,3
Toulouse	44.427	64.061	+ 44,2
Bordeaux	56.259	59.344	+ 5,5
Lille	51.343	50.560	- 1
St-Etienne.....	44.608	43.307	
Nice	26.549	42.259	+ 59,2
Nantes	24.955	41.610	+ 66,7
Strasbourg	37.152	38.427	+ 3,4
Grenoble	17.961	35.207	+ 96

Comme on peut le constater, les évolutions sont très variables, allant du doublement à de légers reculs. Quant à la couverture des dépenses qui pesaient autrefois d'un poids très lourd sur le budget des collectivités locales, elle est assurée pour un tiers, ou parfois bien davantage, par les employeurs assujettis à la taxe de transport, ce qui a permis d'alléger considérablement la contribution desdites collectivités, tout en accordant des réductions à certaines catégories d'usagers.

On ne peut donc que se féliciter de l'extension de cette taxe perçue aujourd'hui dans 50 agglomérations provinciales. Rappelons à ce propos que ce versement patronal a été institué en 1971 en région parisienne, a été rendu possible en province en 1973, les municipalités conservant toutefois la liberté de l'appliquer ou non.

B. LES METROS DE LYON ET DE MARSEILLE

Il apparaît intéressant de faire aujourd'hui un premier bilan de l'activité de ces deux métros mis en service il y a plus de trois ans et, en particulier, de leur part au trafic d'ensemble des transports en commun de ces deux villes.

Les résultats se présentent comme suit (en milliers de voyageurs) :

Lyon	1978	1979	1980
Réseau de surface	133.534	138.344	142.795
Métro	26.532	43.935	47.706

Marseille	1978	1979	1980
Réseau de surface	96.379	105.151	105.984
Métro	21.068	27.794	28.688

Financièrement, on a constaté une amélioration sensible de la couverture des dépenses par les recettes dans ces deux agglomérations alors que ce même ratio tend à décroître ailleurs, ce qui justifie l'intérêt des investissements réalisés. Il est vrai que les tarifs pratiqués sont nettement plus élevés qu'à Paris, soit 4 F le ticket à Lyon comme à Marseille, ces réseaux ne bénéficiant d'aucune aide au plan national.

CONCLUSION

Il serait sans doute prématuré de porter un jugement d'ensemble sur la nouvelle politique des transports, définie par le Gouvernement à la mi-septembre.

Nous notons cependant, que le principe du libre choix des usagers sera maintenu.

En revanche, alors que les préoccupations économiques étaient hier dominantes, le Gouvernement donne nettement la priorité à la lutte contre le chômage et au progrès social, le transport étant considéré non plus comme une activité industrielle en soi, astreinte à l'équilibre financier, mais comme un instrument destiné à contribuer à l'amélioration de la qualité de la vie, à l'aménagement du territoire et aux économies d'énergie, c'est là une nouvelle définition du service public. L'accent est mis, par ailleurs, sur la sécurité et la protection de l'environnement. Une loi générale d'orientation, concrétisant ces objectifs, sera d'ailleurs soumise au Parlement à l'automne 1982. Ces dispositions sont actuellement étudiées par une Commission spéciale, dite Commission Khan, chargée « d'approfondir les réflexions sur l'avenir des transports en France ».

Dans l'immédiat, les intentions ainsi définies se sont surtout concrétisées en ce qui concerne la SNCF qui apparaît bien comme le bénéficiaire prioritaire de la politique nouvelle, qu'il s'agisse des investissements qu'elle est d'ores et déjà autorisée à développer (électrification, TGV, etc), du maintien des lignes déficitaires, des créations d'emplois, du relèvement des salaires et des aides financières de toutes natures destinées à couvrir les charges nouvelles correspondantes.

De toute évidence, le Gouvernement entend privilégier le rail et accentuer, dans ce domaine et à travers lui, le rôle de l'Etat, ce que lui permettra très opportunément la venue à expiration de la Convention de 1937 qui régissait depuis 45 ans les rapports Etat-SNCF. Jusqu'à présent entreprise, cette société ne deviendra sans doute pas un service public, à la manière des PTT, mais il est probable qu'elle en aura toutes les caractéristiques et que le souci de son équilibre financier passera, de ce fait, en second plan.

Votre Commission a bien noté, face aux dépenses supplémentaires prévues, l'affirmation du Gouvernement de faire payer le transport à son prix mais, comme il ne peut être question de relever les tarifs au-delà de certaines limites, il semble bien que ces propos n'aient d'autre effet que de conduire à revoir les conditions particulières consenties pour les transports de pondéreux.

Il y a bien également les ressources supplémentaires que doit procurer la relance de l'économie, mais cette reprise ne peut malheureusement se décréter et dépend plus de l'environnement international que de nous-mêmes.

Sans prendre autrement parti, nous observons cependant, comme nous l'avons fait au cours de cet Avis, que les dotations budgétaires accordées à la SNCF sont déjà considérables et absorbent une grande part des moyens du département des transports. Nous notons, également, comme l'ont fait les responsables des transports routiers et fluviaux, dont on ne parle qu'au plan social, que ceux-ci ne peuvent se permettre d'ignorer le souci d'équilibrer leurs comptes. Que deviendra donc dans cette affaire l'égalité de traitement des différents modes de transport, base de la politique communautaire, sauf au Gouvernement à décider de subventionner également la route et la voie d'eau ?

Telle est la question primordiale à laquelle nous souhaiterions que M. le Ministre des Transports veuille bien nous répondre.

EXAMEN EN COMMISSION

Après avoir préfacé son avis par un exposé sur la conjoncture générale des transports terrestres, en soulignant la prédominance de la route, M. Georges Berchet a abordé successivement la situation de la S.N.C.F. et celle de la R.A.T.P.

Au sujet des chemins de fer, le rapporteur a émis quelques réserves concernant l'incidence sur le transport aérien intérieur de la réalisation de liaisons rapides en direction du Sud-Ouest et du Nord. Il a souligné, par ailleurs, l'importance des crédits budgétaires accordés à la S.N.C.F. notamment, pour la couverture des charges de retraite, celles-ci étant équivalentes, pour 1982, au coût du T.G.V., soit 10,5 milliards de francs. Enfin, il a émis le voeu que soit mis fin à la fermeture de lignes.

A propos de la R.A.T.P., M. Georges Berchet a noté le plafonnement du trafic, sauf pour le R.E.R., et souligné l'effort de développement et de modernisation de la R.A.T.P. entrepris depuis 15 ans. Il a souhaité, par ailleurs, l'amélioration des conditions de sécurité dans le métro par le recrutement d'un personnel spécialisé. Il a observé, enfin, que les usagers couvraient 35 % des dépenses de la Régie, 70 % du reste étant à la charge de l'ensemble des contribuables de province.

A propos des transports en commun dans les grandes agglomérations, le rapporteur a fourni quelques précisions relatives à l'évolution du trafic dans les principales villes et évoqué l'extension de la contribution des employés aux villes de moins de 200 000 habitants.

En conclusion, M. Georges Berchet s'est préoccupé de l'intention du Gouvernement de prendre en compte, en priorité, le coût social du transport, et non plus seulement son coût économique et s'est interrogé sur les répercussions financières d'un tel choix.

Il a rappelé, enfin, l'annonce faite par M. Charles Fiterman du dépôt, courant 1982, d'un projet de loi relatif aux orientations à suivre dans le domaine des transports.

Après l'exposé de M. Georges Berchet, le Président a donné la parole aux commissaires souhaitant présenter des observations.

Sont notamment intervenus :

M. Raymond Dumont, pour condamner les fermetures de lignes secondaires et souligner l'importance de l'effort entrepris par la région Nord-Pas-de-Calais en vue de doter ces deux départements d'un réseau de transport entièrement rénové desservi par un matériel léger et moderne, aux horaires bien adaptés aux besoins des usagers, action qui s'est traduit par un notable accroissement du trafic.

M. Paul Malassagne, pour s'opposer aux fermetures de lignes et protester contre la destruction de maisons de garde-barrières sur la ligne Clermont Neussargues.

*

* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission vous propose de donner un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1982, concernant les transports terrestres.