

**SERVICE REGIONAL DE L'EQUIPEMENT DE  
L'AQUITAINE**

***L'IMPACT DU TRANSFERT SUR ROUTE  
DES SERVICES OMNIBUS SNCF***



CDAT  
5346

**MATRA**

**GRUPE D'ETUDES DE SYSTEMES DE TRANSPORTS ET D'AMENAGEMENT**

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION .....	2
I - PROBLEMES GENERAUX .....	4
I.1 - Démographie et types de desserte .....	4
I.2 - L'évolution des coûts .....	7
I.3 - La comptabilité de la SNCF et ses implications ..	13
II - PRESENTATION DES LIGNES .....	16
II.1 - Le contexte .....	16
II.2 - La structure des flux .....	17
II.3 - Evolution du trafic avant le transfert .....	18
II.4 - Le transfert sur route des services voyageurs ..	20
III - LES CONSEQUENCES DES TRANSFERTS .....	21
III.1 - Les conséquences sur le trafic voyageurs .....	21
III.2 - Les conséquences sur le trafic marchandises ...	21
III.3 - Les conséquences sur la qualité de service ....	23
III.4 - Les conséquences financières des transferts ...	24
III.5 - Les conséquences économiques des transferts ...	28
IV - LA PERCEPTION DU PROBLEME .....	30
IV.1 - Par des élus locaux .....	30
IV.2 - Par les usagers .....	30
CONCLUSION .....	32
ANNEXE : Liste des personnes interrogées .....	33

## INTRODUCTION

La longueur de lignes ferroviaires exploitées en omnibus n'a cessé de décroître depuis la sortie de la guerre. Certaines lignes ont été totalement fermées à tout trafic de voyageurs, cependant que la plupart étaient transférées sur route. Chaque transfert a suscité de nombreuses réactions de la part des élus locaux parce qu'un bilan comptable leur était présenté, alors qu'il leur semblait que le problème était plus global, et avait des implications plus profondes, sans pour autant pouvoir les expliciter.

L'objet de cette étude est de tenter d'analyser plus particulièrement l'impact du transfert des lignes omnibus sur les zones traversées, et ceci à travers trois exemples :

Agen - Auch.

Puyoo - Mauléon.

Dax - Mont de Marsan - Tarbes.

Les conséquences du transfert sur route se manifestent dans différents domaines où il est intéressant de les observer :

- Dans le domaine des transports tout d'abord où il faut savoir ce qu'après le changement de mode deviennent le trafic et la qualité de service.
- Dans le domaine financier ensuite, où il intéresse d'une part la SNCF qui cherche à gérer au mieux les services dont elle a la charge et d'autre part, la collectivité (Etat ou collectivités locales) qui supporte également certaines dépenses liées à l'opération.
- Dans le domaine économique également où il faudra essayer d'identifier les répercussions locales du transfert.

On s'efforcera enfin d'examiner de quelle façon le transfert et ses conséquences ont été perçus par les intéressés c'est-à-dire les usagers et les élus locaux.

Avant même de présenter les trois lignes sur lesquelles a porté notre étude, il nous a semblé utile d'élargir notre champ d'analyse par quelques réflexions d'ordre général notamment en matière démographique et en matière de coût.

## I - PROBLEMES GENERAUX

### I.1 - Démographie et type de desserte

La première réflexion d'ordre général concerne les relations qui peuvent exister entre l'évolution de la population d'une commune et le type de desserte dont elle bénéficie.

Dans les cinq départements que traversent les trois lignes qui nous intéressent (Lot et Garonne, Gers, Pyrénées Atlantiques, Landes et Hautes Pyrénées) nous avons classé les communes en 3 catégories :

- communes desservies par le train (service voyageurs),
- communes dont les services ferroviaires omnibus de voyageurs ont été transférés sur route,
- commune n'ayant jamais été desservies par fer,

et nous avons comparé l'évolution des populations sur la base des recensements de 62, 68 et 75 (population sans doubles comptes). On en tire les constatations suivantes :

- De façon générale, on observe un ralentissement de la croissance démographique sur la période 68 - 75 par rapport à la période 62 - 68 (cf fig 1).
- Dans la plupart des cas, les communes de moins de 1000 habitants se dépeuplent au profit des unités urbaines.
- On compte environ 5% de communes (101/2126) qui bénéficient d'une desserte ferroviaire voyageurs soit environ 1/3 de la population de la zone d'étude (en 1975).
- La croissance de la population des communes desservies par le fer a été 2 fois plus élevée que la croissance moyenne de l'ensemble

des communes. Ce phénomène est particulièrement net pour les communes de moins de 5000 habitants (cf fig.2). Il s'explique par le fait qu'un certain nombre d'activités sont venues s'installer aux endroits desservis par le rail et peut être également par les possibilités de migrations alternantes vers les centres urbains les plus proches.

- Observons maintenant la population des communes où les services ferroviaires omnibus de voyageurs ont été transférés sur route (les transferts pour la plupart ont eu lieu entre 1967 et 1971). On voit qu'entre 62 et 68, là où le transfert a eu lieu par la suite la croissance était déjà plus forte que pour les communes jamais desservies mais plus faible que pour les communes qui sont aujourd'hui toujours desservies. Entre 68 et 75 le ralentissement général de la croissance se fait sentir comme ailleurs. Mais, et sauf dans le Gers où les lignes transférées touchent des axes dynamiques le taux de croissance des populations ayant connu le transfert modal de leur desserte devient inférieur au taux de celles qui n'ont jamais été desservies par le train. Cela pourrait signifier que les transferts ont touché des communes dans le déclin, mais qui parvenaient à maintenir une croissance légèrement supérieure à celle des zones déshéritées sur le plan des transports. Après le transfert, on constate une chute rapide.

Sans vouloir y voir une relation de causalité, les phénomènes observés par cette simple analyse sont intéressants et méritent réflexion, et peut-être des études plus approfondies.

Ils suscitent deux types d'interrogation :

- Le processus de dévitalisation du monde rural est complexe et fait intervenir des facteurs d'ordre matériel et psychologique. Il semble bien que les conditions de transport jouent un rôle dans ce processus. Il serait intéressant de pouvoir démontrer de tels mécanismes, en fonction des diverses situations rencontrées.

Evolution de la population

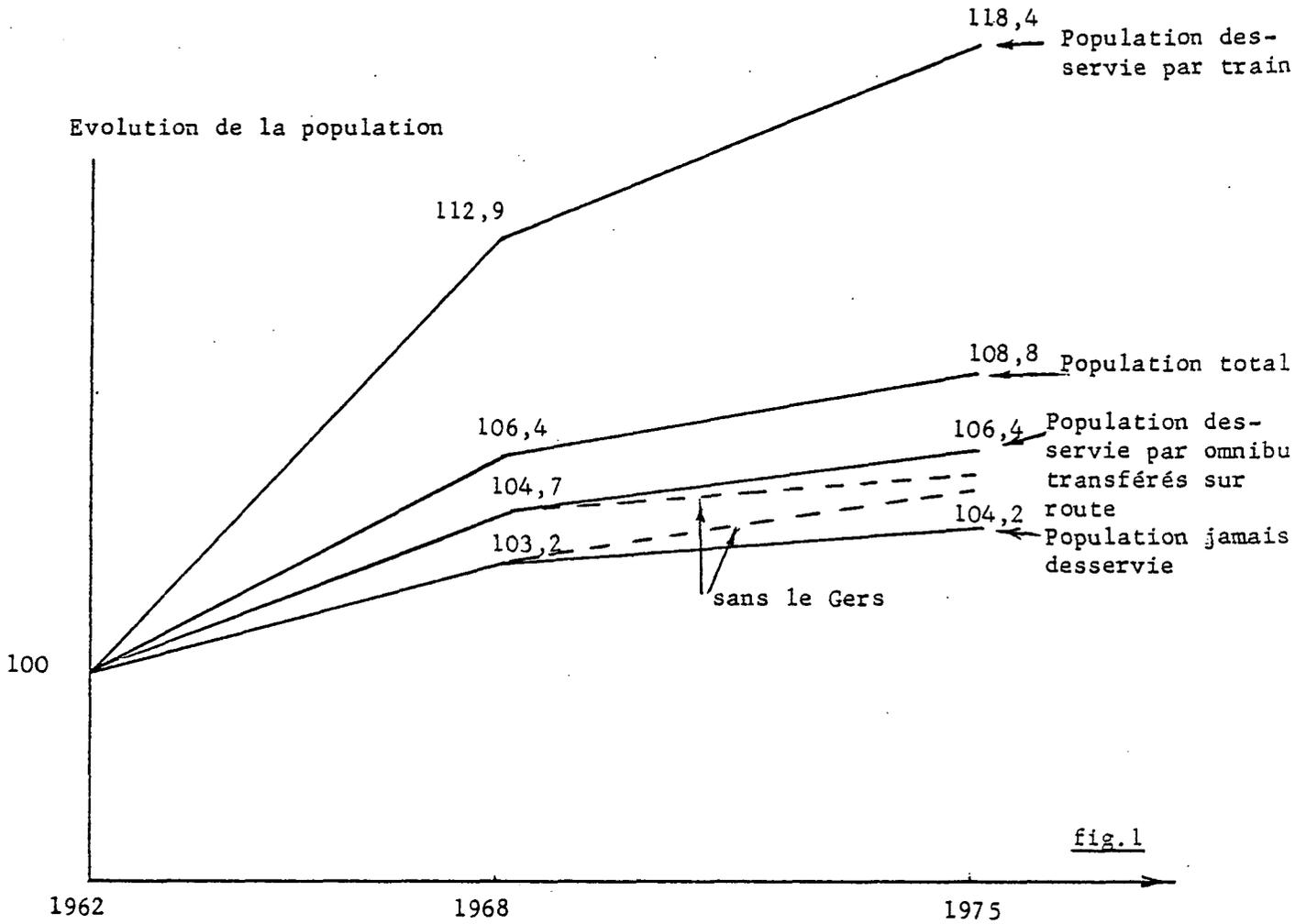


fig.1

Croissance 75/62

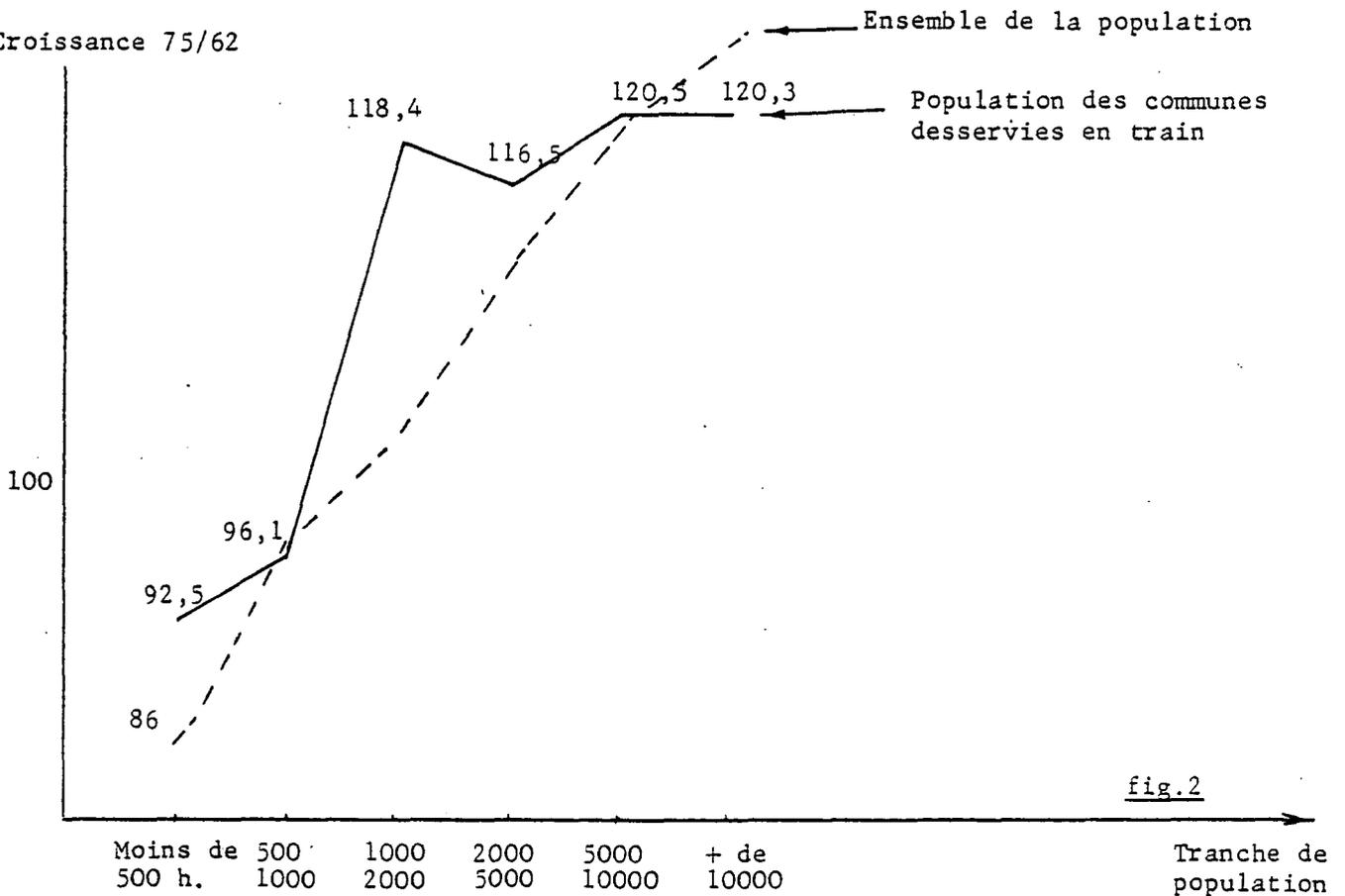


fig.2

- La deuxième question qui poursuit la précédente, est de se demander quelle est, dans chacuné des fonctions remplies par le train, celle qui a le poids le plus fort. Apparemment, il semblerait que ce soit la fonction "Marchandises". Mais, quel est, par exemple, le poids du facteur psychologique, lié à l'image de marque du rail ?

La prise en compte dans les décisions de résultats même qualitatifs de ces interrogations marquerait sans nul doute un progrès intéressant par rapport à ce qui a été fait jusqu'ici et nous tenterons de préciser ces résultats pour les lignes qui nous occupent.

## I.2 - L'évolution des coûts

La seconde réflexion d'ordre général concerne les coûts et l'évolution des éléments financiers dans le temps.

La trentaine de lignes omnibus S.N.C.F. gérées par la région S.N.C.F. de Bordeaux a engendré en 1975, un déficit de 47.766.000 Francs. Le tableau comparatif des résultats FC 12 J\* entre 1971 et 1975 fait apparaître pour chaque ligne les dépenses, les recettes, ainsi que les VK payants. Nous allons nous livrer à l'analyse des chiffres concernant :

- a) - l'ensemble du tableau.
- b) - 12 lignes dont l'exploitation en mode ferroviaire est restée inchangée de 1971 à 1975.
- c) - 9 lignes dont l'exploitation en mode routier est restée inchangée entre 1971 et 1975.

### I.2.1 - Chiffres globaux (ensemble des lignes)

Le déficit est la différence entre charges et recettes qui est remboursée à la S.N.C.F. par l'Etat. Ce déficit qui avait commencé à légèrement décroître en 1972 (- 1,9% par rapport à 1971) a ensuite accusé de très fortes croissances (+ 17,8% en 1973, 27,6% en 1974, 26,4% en 1975), soit un total de 86,8% entre 1971 et 1975.  
cf. fig.3.

---

\* cf paragraphe suivant.

Le ratio d'exploitation (rapport D/R = Charges/Recettes) ne croît, quant à lui, que de 10% durant la même période passant de 2,09 à 2,30.

Notons que le déficit, ramené au VK transporté, est de 0,180F en 1975, lorsque le tarif moyen est de 0,138 F. Cela signifie que la subvention accordée à chaque voyageur empruntant une ligne omnibus équivaut à 1,3 fois le prix que paie ce même voyageur.

Examinons alors l'évolution comparée des flux (VK) des recettes et des charges.

Le nombre de VK payants augmente entre 1971 et 1973 et décroît à partir de 1974, ceci s'expliquant par la non prise en compte à partir de 1974 de la relation BORDEAUX - DAX. En chiffres bruts, la croissance du trafic s'établit, entre 1971 et 1975 à 7,2%, et atteint un peu plus de 10% si on comptabilise la relation manquante.

L'accroissement des recettes qui est de 56,3% vient donc essentiellement de l'augmentation du tarif moyen (+ 45,2% sur la même période).

Ce sont les charges qui ont le taux de croissance le plus élevé puisque sur une base 100 en 71 on arrive à l'indice 171,9 en 75.

On voit, par conséquent, que jusqu'en 1973, les recettes croissent plus vite que les charges, malgré une dérive des charges par rapport aux tarifs. Cette dérive s'accroît de façon importante à partir de 1973, et accompagnée d'une stagnation du flux, elle engendre une baisse relative des recettes et un accroissement du déficit.

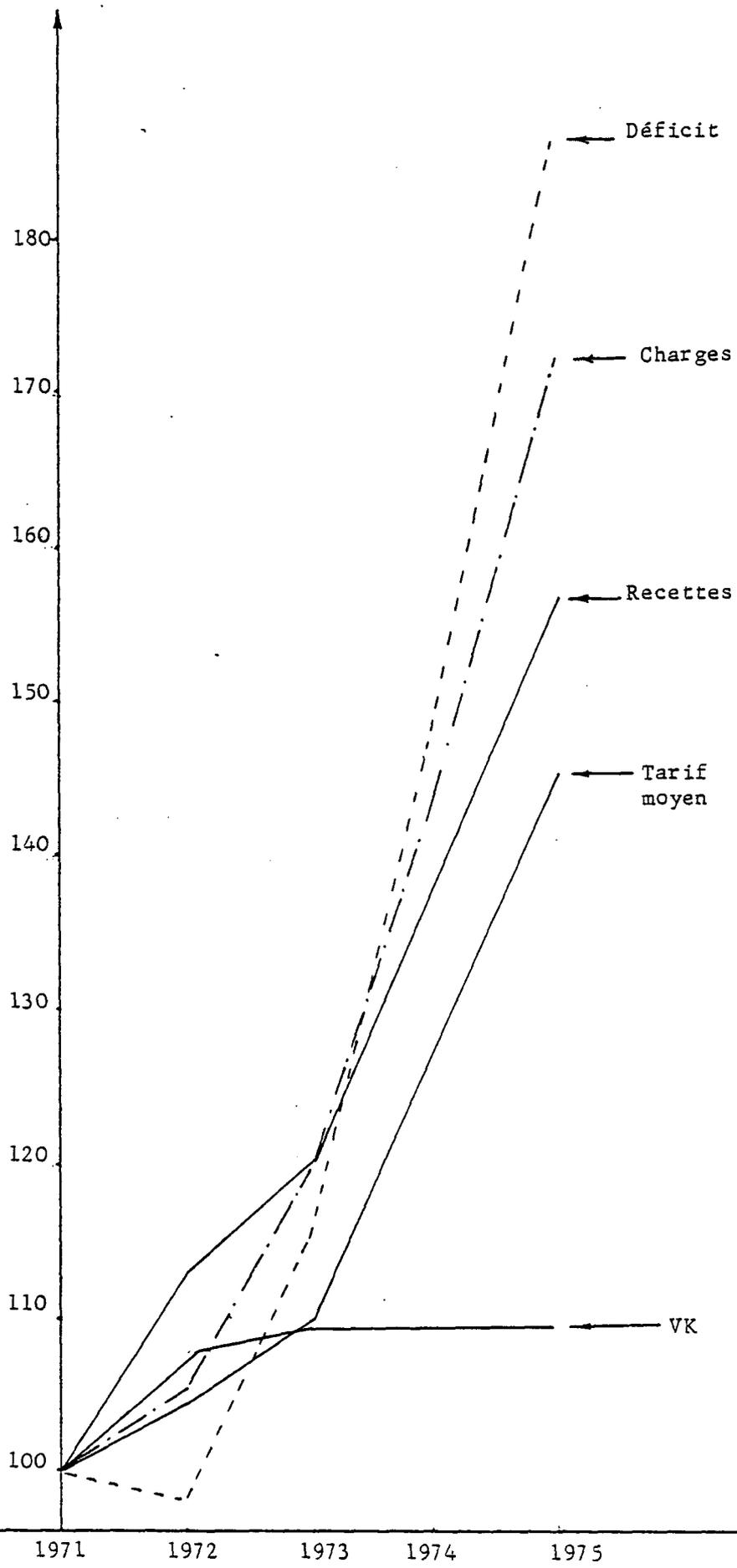
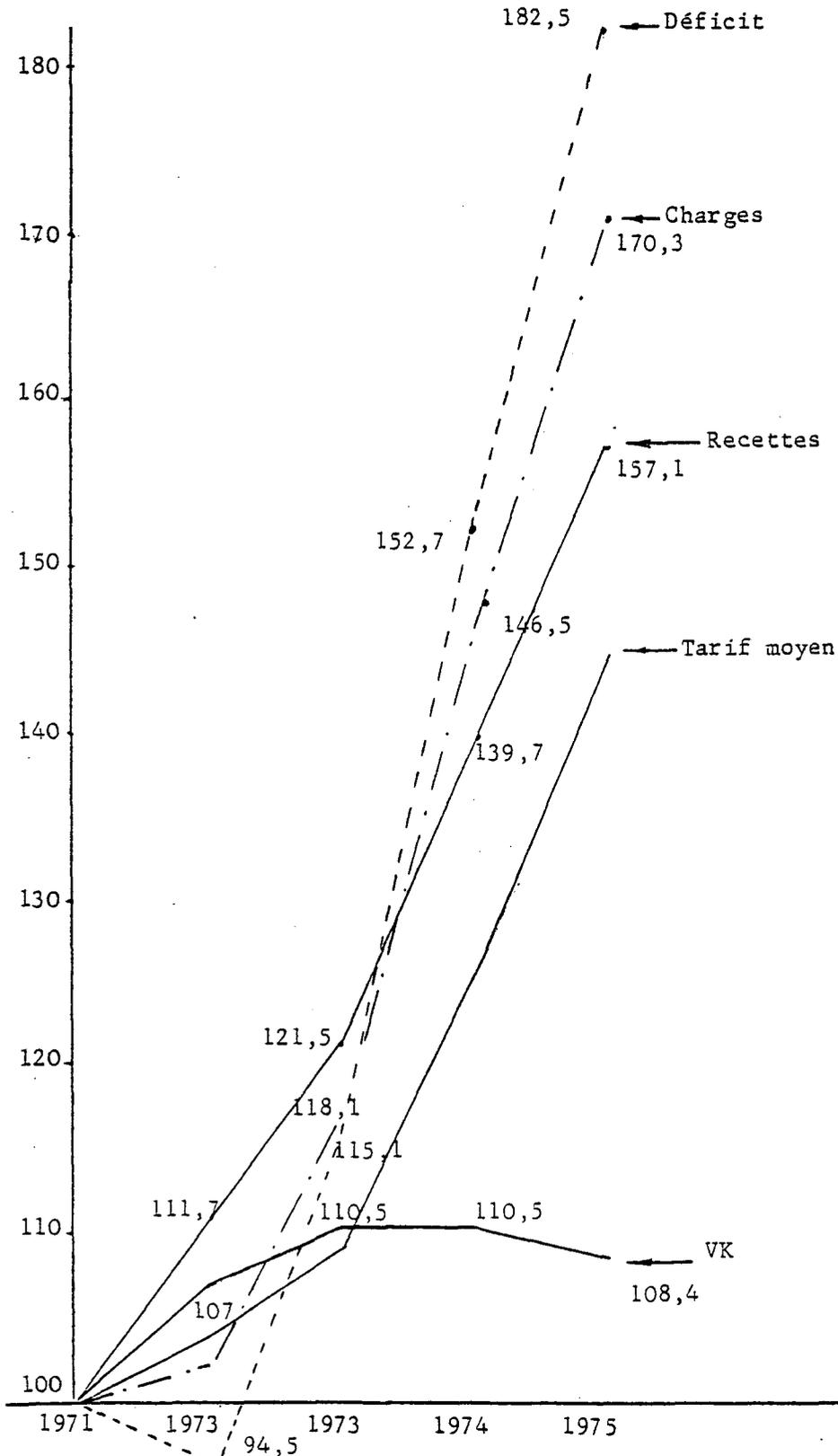


fig.3

### I.2.2 - Mode d'exploitation ferroviaire

Pour 12 lignes dont l'exploitation en mode ferroviaire est restée inchangée entre 1971 et 1975, on peut reproduire le même graphique que pour les chiffres globaux (fig.4). En prenant toujours une base 100 en 1971, qui cache, ne l'oublions pas, un rapport égal à 2,09 entre charges et recettes en 1971 (ce rapport atteint 2,27 en 1975) on a :

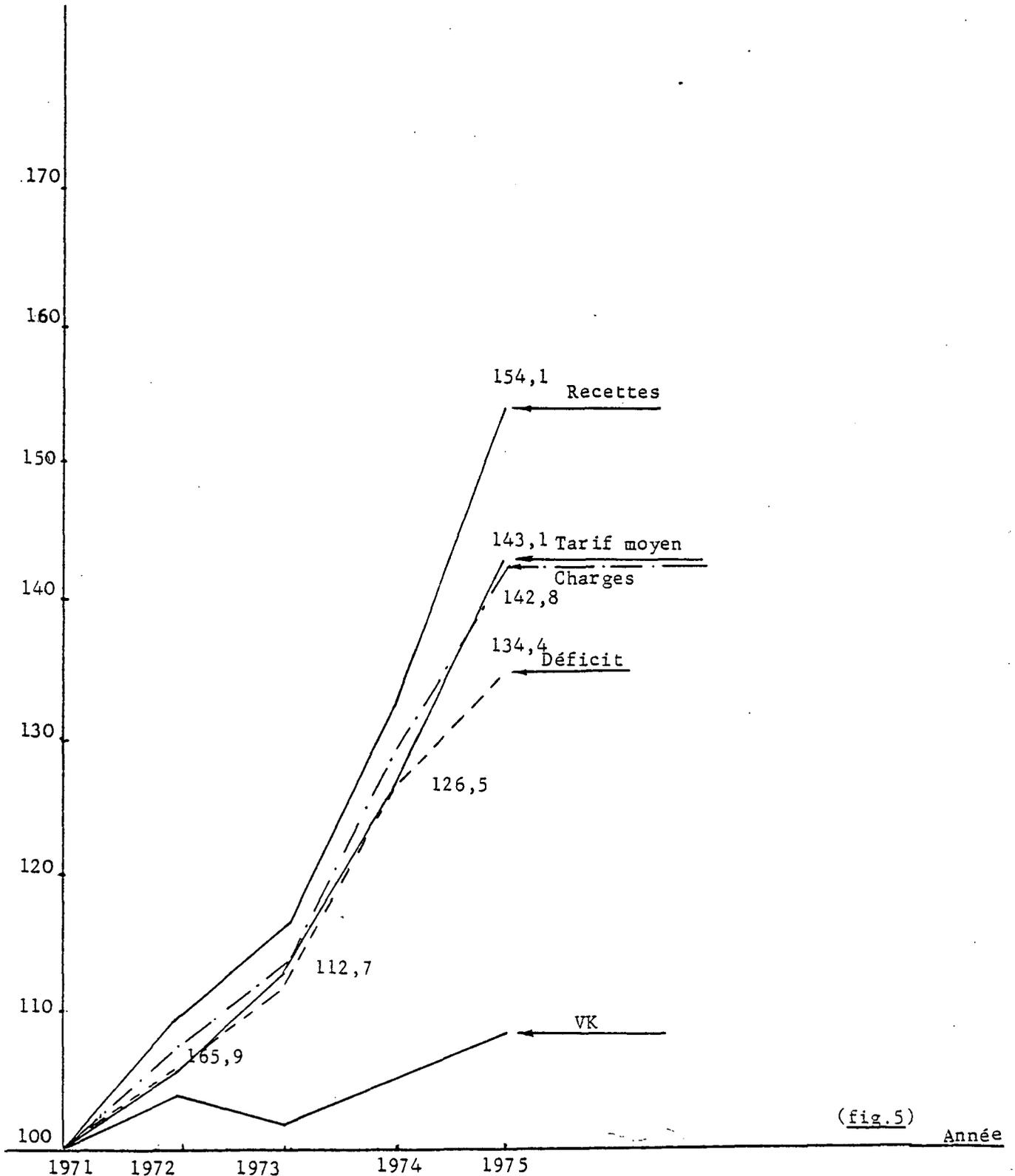


(fig.4) Année

Globalement, et sur 5 ans, on constate que les ratios relatifs à l'ensemble des lignes (fer + route) sont très voisins de ceux observés sur les 12 services à exploitation ferroviaire retenus, cela étant dû au poids de ces derniers dans l'ensemble (environ 60 %).

### I.2.3 - Ligne à exploitation routière

Sur 9 lignes à exploitation routière inchangée entre 1971 et 1975, nous avons le graphique suivant (fig.5) :



Il est remarquable de constater que :

1) - Il n'y a pratiquement plus de dérive des charges par rapport aux tarifs.

2) - En conséquence, une croissance, même faible du trafic, permet une croissance des recettes plus rapide que celle des charges, et une amélioration conséquente du ratio d'exploitation (D/R). Ce ratio passe de 2,354 en 1971 à 2,181 en 1975 (- 7,3 %), alors qu'il croissait de 2,09 à 2,27 pour le fer (+ 8,6 %).

3) - Le déficit, dans ces conditions, ne croît, à francs courants, que modérément (+ 34,4 % en 5 ans).

4) - Les tarifs moyens sont de 6 à 10 % supérieurs aux tarifs ferroviaires, cette différence provenant probablement d'une différenciation dans la structure de déplacements et de type de billets : Les usagers du car effectuent, en effet, des trajets plus courts que ceux du train (d'où poids plus important de la partie fixe du tarif), et utilisent plus les billets plein tarif (voyages occasionnels plus fréquents).

Ainsi, en exploitation routière, il semble plus aisé de contrôler les dépenses et d'améliorer les résultats financiers qu'en exploitation ferroviaire dont la dérive des coûts par rapport aux recettes et l'accroissement du déficit prennent une pente inquiétante.

### I.3 - La comptabilité de la SNCF et ses implications

La subvention dont bénéficie une ligne étant parfois considérée comme une subvention à la région qu'elle traverse, la troisième réflexion d'ordre général concerne l'impact local des dépenses à travers une analyse système de comptabilité FC 12 J.

#### I.3.1 - Mode de calcul FC 12 J

La participation de l'Etat est calculée sur la base de la différence entre charge et recettes, calculées pour chaque ligne omnibus.

Les recettes sont égales à la somme des recettes tarifaires déterminées à partir des documents comptables ou de relevés particuliers, et des remboursements de charge que l'Etat verse à la SNCF au titre des tarifs réduits imposés.

Le principe en matière de calcul des charges, est de comparer les charges en l'état actuel de la desserte avec celles qui seraient supportées si le service omnibus n'existait pas. La différence entre les deux montants donne les charges afférentes au seul service omnibus.

Examinons les postes qui interviennent dans la détermination des charges dans le cas d'une exploitation ferroviaire :

Elles se décomposent en charge des fonctions "Transport", "Matériel" "Equipement" et "Frais Généraux".

- Fonction "Transport" : Comprend les charges des gares, c'est-à-dire :
  - . personnel des gares de la ligne
  - . personnel des gares de contact
  - . service des manoeuvres
  - . accompagnement des trains
  - . personnel qui, au niveau de la région, participe au décompte des recettes et des charges.
  - . charges diverses (indemnités aux usagers pour accidents, éclairage, chauffage...).

Les effectifs sont calculés par différences entre le service actuel et l'hypothèse où ce service serait supprimé (effectif économisable). Pour les gares de contact intéressant plusieurs sections de ligne, l'économie totale est répartie entre les lignes au prorata du nombre de circulation.

- Fonction "Matériel" : comprend les dépenses de
  - . conduite
  - . énergie des engins de traction
  - . entretien et amortissement du matériel roulant.

Ces dépenses sont obtenues en valorisant les parcours réels effectués par les matériels à l'aide de taux propres à chaque prestation. Ces taux sont des coûts moyens nationaux par type de matériel à l'heure, au train ou au véhicule-kilomètre.

- Fonction "Equipement"
  - . Gardiennage des P.N.
  - . Charges relatives à l'entretien ou aux grosses réfections
    - sur les PN
    - sur les installations fixes.

Ces dernières sont calculées en fonction de la catégorie de la ligne (groupe (UIC).

- Frais généraux

Calculés par application d'un taux au montant des charges des fonctions "Transport", "Matériel" et "Equipement".

### I.3.2 - L'impact local en flux financier

A partir du mode de calcul précédent, on remarque que le maintien d'une ligne omnibus à exploitation ferroviaire ne profite financièrement à la zone traversée, qu'à travers les postes suivants :

- . personnel des gares de la ligne : ce sont les salaires versés qui peuvent être dépensés sur la zone en question.
- . gardiennage des P.N.
- . charges relatives à l'entretien. Remarquons dans ce dernier poste, le coût moyen utilisé peut être très éloigné de la réalité locale. La totalité de ce poste n'est d'ailleurs pas à prendre en compte puisqu'il conserve des salaires et des achats.

Les autres postes concernent des salaires et des frais qui ne produiront aucun flux financier à l'intérieur de la zone (le personnel des gares de contact d'accompagnement, de conduite, le personnel de la Région, habite généralement la ville terminus). L'énergie, l'entretien et l'amortissement ne concernent pas non plus la zone.

Nous verrons ce qu'il en est pour les lignes Agen-Auch, Dax-Tarbes et Puyoô - Mauléon.

## II - PRESENTATION DES LIGNES

### II.1 - Le contexte

	Agen - Auch	Dax-Mont Marsan- Tarbes	Puyoô - Mauléon
- Année de transfert/Route	1970	1970	1968
- Longueur de la ligne	65 km	164 km	46 km
- Nb de communes desservies	9	28	14
- Population desservie(1975)	71453 hab.	133232 hab.	16663 hab
dont	56348 pour Agen et Auch	100200 pour Dax-Mont Marsan et Tarbes	-
- Evolution de l'ensemble de la pop. entre 62 et 75	+ 12,3%	+ 18%	- 2,5%
- Densité de pop. le long de la ligne	232 hab./km (1099 avec Agen et Auch)	200 hab./km (812 avec Dax, Mont Marsan Tarbes	362 hab./km
- Type de région	Région céréalière	Région céréalière Tourisme Petite industrie alimentaire	Petite industrie Artisanat Tourisme

Le bref tableau ci-dessus montre la relative similitude de situation pour les lignes Agen - Auch et Dax - Mont de Marsan - Tarbes : même type d'économie en dépit d'un relief plus tourmenté sur la seconde ligne ( Chalosse ) ; desserte de communes rurales et existence de villes d'un beaucoup plus grand poids aux extrémités.

La ligne Puyoô Mauléon diffère quelque peu des précédentes en ce sens qu'elle ne traverse que 3 communes de plus de 2.000 habitants et qu'il s'agit d'une région en déclin démographique lié pour partie aux difficultés de la petite industrie.

Un point commun pourtant aux 3 lignes et c'est un phénomène de coupure que l'analyse de la structure des flux fait apparaître.

## II.2 - La structure des flux

Sur la ligne Agen - Auch l'attraction d'Agen se fait sentir jusqu'à Astaffort alors que Fleurance et Lectoure sont au contraire tournées vers Auch. De plus les flux Agen - Auch bout en bout sont très faibles : la frontière départementale reste forte.

Pour la seconde ligne on constate que Mont de Marsan a des relations d'un côté jusqu'à Dax mais de l'autre seulement jusqu'à Aires sur Adour. Au delà de Ricle c'est l'attraction de Tarbes qui domine.

Quant à la ligne Puyo<sup>ô</sup> Mauléon, la coupure entre le Pays Basque et le Béarn s'y fait bien évidemment sentir limitant largement les échanges entre les deux régions.

Mais de nouveau des différences apparaissent entre les lignes lorsqu'on examine leur fonction dans le système de transport.

Pour Agen Auch et Dax Mont de Marsan Tarbes la fonction de rabattement sur les villes extrémités prédomine, les échanges internes de petite gare à petite gare sont faibles et en moyenne, moins de 20% de voyageurs ont une origine ou une destination extérieure à la ligne.

Sur Puyo<sup>ô</sup> Mauléon au contraire, et même si les échanges internes y sont également faibles, la plupart des voyageurs ont une origine ou une destination extérieure à la ligne. Puyo<sup>ô</sup> n'apparaît alors que comme une ville de correspondance à destination d'Orthez ou de Pau.

Il est remarquable de constater que la structure du trafic n'a quasiment pas été affectée par le transfert sur route.

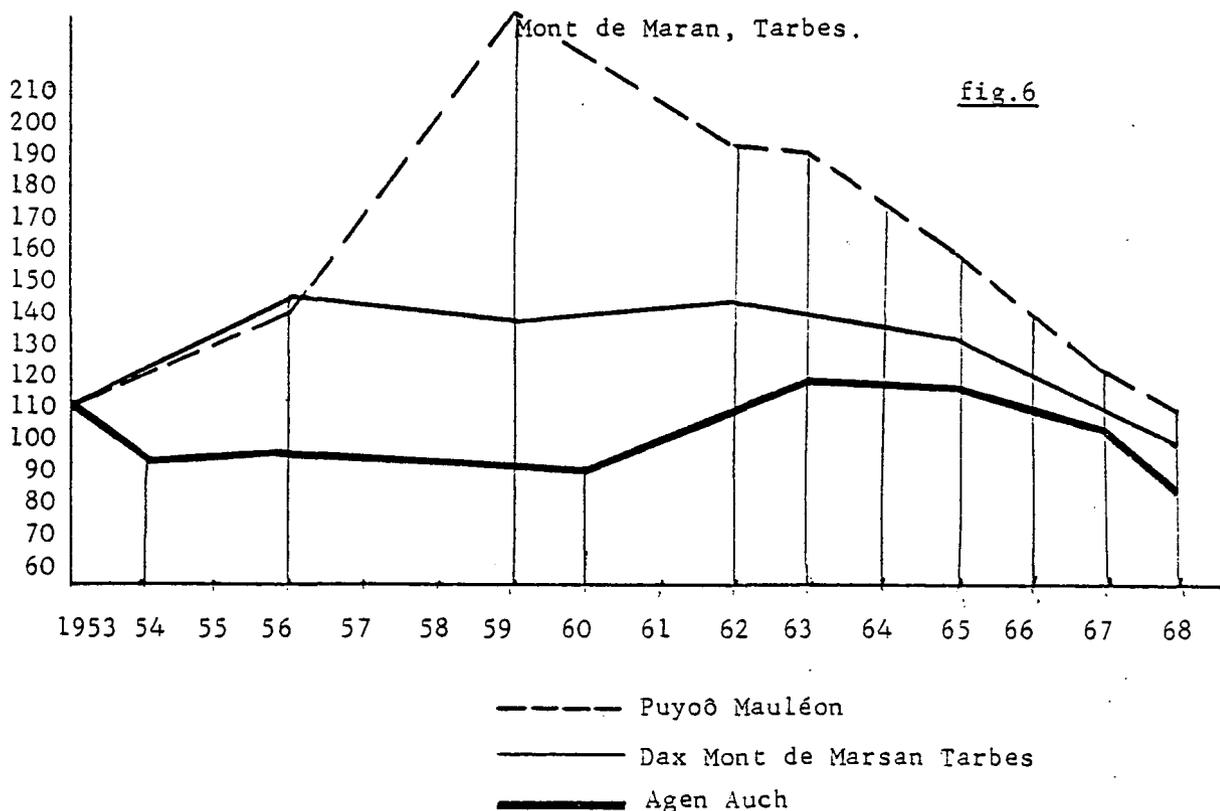
### II.3 - Evolution du trafic avant le transfert

L'analyse du trafic avant le transfert a été faite sur la période 1953 - 1968.

Pour les voyageurs l'évolution de l'indice des ventes de billets et abonnement aux gares révèle des situations différentes jusqu'en 1963. Agen-Auch retrouve alors son niveau de 1953 après une chute de trafic et une longue stagnation. Pour les autres lignes la croissance de trafic du début de période est terminée et il a déjà commencé à décroître. Après 1963 la décroissance est générale témoignant ainsi d'un changement d'attitude à l'égard des transports collectifs liés sans doute à l'augmentation de la motorisation (fig.6)

#### Evolution du trafic voyageurs de 1953 à 1968

Indices de vente de billets + A.H. -  
ensemble des gares sauf Agen, Auch, Dax,  
Mont de Maran, Tarbes.



Evolution du trafic marchandises de 1953 à 1968

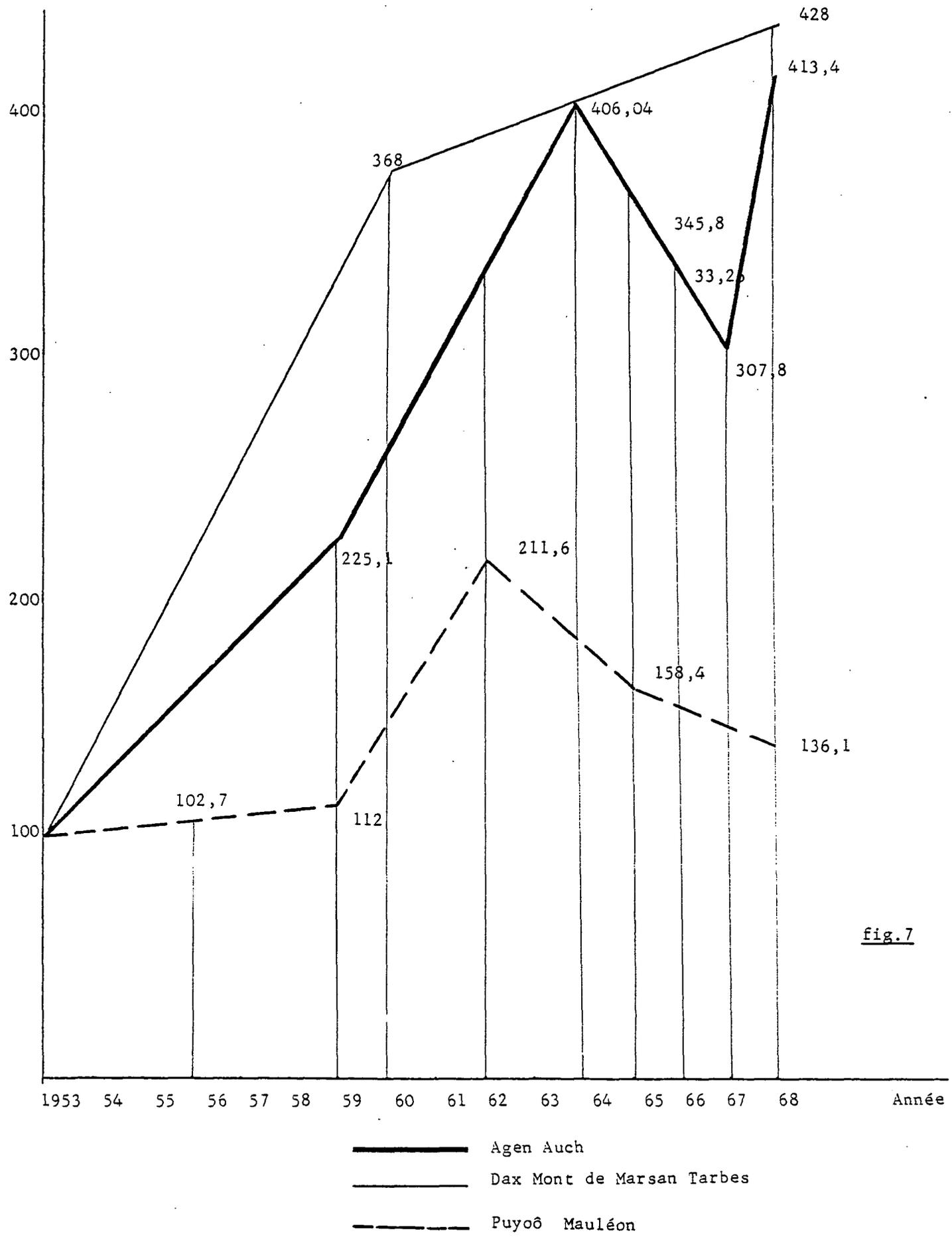


fig.7

Pour les marchandises, l'indice retenu est celui du tonnage aux gares (arrivée + départ). Sur la même période il a été multiplié par plus de 4 pour Agen Auch et Dax Tarbes. Sur Puyoô Mauléon, il a commencé à décroître à partir de 1962 (cf Fig.7).

#### II.4 - Le transfert sur route des services voyageurs

La faiblesse du trafic voyageurs explique pour une bonne part l'ampleur des déficits que l'on observait avant le transfert.

Sur Agen Auch il était de 750.000 F et il aurait fallu que le trafic soit multiplié par 2,4 pour que l'exploitation soit équilibrée.

Sur Dax Tarbes il était de 1.110.000 F en 1967 et si l'on extrapole les 96 jours d'exploitation ferrovaire de 1970 à toute l'année il aurait été à cette date de 2.190.000 F. Il s'agit là d'une augmentation tout à fait considérable.

Sur Puyoô Mauléon le déficit s'élevait à 893.000 F ce qui représentait une subvention au voyageur kilomètre égale à 7 fois le prix du billet.

Ce sont ces chiffres qui expliquent que la décision de transfert ait été prise. Celui-ci devenait effectif le 28 juin 1968 pour la ligne Puyoô ; Mauléon, le 9 avril 1970 pour Agen - Auch. Quant à la ligne Dax-Tarbes elle était transférée sur route en 2 temps : le 7 avril 1970 pour le tronçon Dax - Mont de Marsan et le 12 octobre pour le tronçon Mont de Marsan-Tarbes.

Il ne nous appartient pas d'émettre un avis sur l'opportunité qu'il y avait à prendre de telles décisions mais de rechercher les conséquences qu'elles ont pu avoir.

### III - LES CONSEQUENCES DES TRANSFERTS

#### III.1 - Les conséquences sur le trafic voyageurs

Les situations observées sont ici assez diverses.

Sur Agen Auch, on constate une chute sensible au moment du transfert en terme de billets et A.H. vendus mais cette chute est largement compensée par l'augmentation des abonnements scolaires. De plus à partir de 1973 la croissance est générale.

Contrairement au cas précédent, on ne constate sur Dax Tarbes aucune perte de trafic instantanée au moment du transfert et si ce trafic n'est en 1970 qu'à 80% de sa valeur de 1967 c'est qu'il s'agit d'un résultat tendanciel propre à la ligne. Le trafic continue d'ailleurs à baisser jusqu'en 1973 en particulier sur le tronçon Mont de Marsan Tarbes. Après 1973, comme sur Agen Auch, on assiste à une reprise du trafic.

Sur Puyoô Mauléon enfin le trafic continue à décroître jusqu'en 1970, remonte jusqu'en 1972 pour décroître de nouveau par la suite. La tendance à la reprise en 1973 n'est donc pas vérifiée dans ce cas.

Au total, on ne peut donc pas affirmer qu'il y ait eu, au-delà d'une période d'adaptation, une baisse de trafic significative du fait du transfert modal.

Certains exemples et en particulier celui d'Agen Auch, montrent même que l'existence d'un mode de transport autre que le train n'est pas un frein à la croissance du trafic.

#### III.2 - Les conséquences sur le trafic marchandises

En principe le trafic de marchandises ne devrait pas être

affecté par les transferts puisque ceux-ci ne s'appliquent qu'aux services voyageurs.

De fait l'évolution du trafic aux gares qui nous intéressent semble correspondre à ce que l'on peut observer ailleurs et relève en conséquence d'une explication de type conjoncturelle plutôt que d'une explication liée au transfert lui-même.

La fermeture des lignes aux voyageurs n'a donc pas été en première analyse un handicap pour les marchandises, on a même pu observer en certains endroits la création de nouveaux silos et donc de trafics nouveaux (le trafic est essentiellement lié aux activités agricoles).

Il faut cependant faire plusieurs remarques :

- Comme ailleurs la concurrence routière est importante et c'est souvent de façon brusque que des tonnages élevés de marchandises (des céréales dans notre cas) quittent le fer au profit de la route.
- Dans le cas de Mont de Marsan Tarbes l'abandon du fer pour certains trafics de céréales s'explique par la fermeture précédente de la ligne Oloron Ste Marie Canfranc qui assurait le trafic international à destination de l'Espagne.

On voit donc que la fermeture totale d'une ligne peut avoir des répercussions bien ailleurs que sur cette ligne et remettre en cause la notion de réseau.

- Ce phénomène met en relief la dégradation progressive des services ferroviaires que le transfert sur route des services voyageurs ne fait que préfigurer. Ainsi après ce transfert une portion de voie entre Dax et Montfort en Chalosse a été neutralisée interdisant donc le trafic marchandises. Ainsi également la SNCF a-t-elle demandé en 1973 en raison de la faiblesse du trafic la fermeture de Puyoô Mauléon aux marchandises, demande qui il est vrai n'a pas été jusqu'à présent suivie d'effet.

- Si le gros du trafic marchandises, d'ailleurs fréquemment réalisé à partir d'embranchements particuliers, n'a pas été perturbé par le transfert sur route des services voyageurs, il n'en va pas de même du trafic des petits colis.

Sur les 3 lignes que nous avons observées de nombreuses gares ont en effet été fermées reportant ainsi ce trafic vers des pôles plus importants mais aussi plus éloignés des usagers. Dans certains cas il a d'ailleurs fallu compenser cette lacune par la mise en place de services routiers spéciaux de petits colis.

### III.3 - Les conséquences sur la qualité de service

Le problème de la distribution des petits colis que nous venons d'évoquer pourrait être considéré comme un problème de qualité de service et il est d'ailleurs perçu comme tel par la population qui déplore d'avoir à faire parfois une dizaine de kilomètres pour trouver ce qu'elle avait chez elle naguère.

En ce qui concerne les services voyageurs il faut déjà remarquer que la qualité de service offerte par les omnibus ferroviaires n'était pas, tant s'en faut, sans reproche.

Fréquemment en effet les gares étaient relativement excentrées par rapport aux villages, les vitesses commerciales souvent faibles et éloignées de leur maximum théorique (50Km/h pour Agen Auch, 43 pour Dax Tarbes et 34 pour Puyoô Mauléon). De plus les horaires inchangés depuis 15 ans étaient peu pratiques et posaient des problèmes de correspondances (difficulté à Agen en direction de Bordeaux, une seule correspondance de la ligne Dax Tarbes vers Toulouse, une seule vers Pau). Enfin le trafic était assuré à l'aide d'un matériel aujourd'hui déclassé.

Le transfert sur route a apporté dans le domaine de la qualité de service un certain nombre de choses positives :

- Un matériel neuf d'abord au moment du transfert, encore que la notion de confort qui en découle soit largement subjective. Nous verrons plus loin que les appréciations dans ce domaine sont variées.
- Une plus grande finesse de desserte ensuite puisque partout où les gares étaient éloignées du centre on a créé un nouvel arrêt au coeur du village; de plus certains hameaux bénéficient aujourd'hui d'une desserte qu'ils n'avaient pas auparavant.

Par contre les vitesses commerciales ont peu évolué du fait du transfert. Il faut toujours 1h30 pour effectuer les 46 km qui séparent Puyoø de Mauléon.

Plus gênant encore est le fait que la marche des autocars soit très tendue et qu'il est à peu près impossible aujourd'hui d'améliorer les temps de parcours. Il s'agit là d'un inconvénient important du mode de transport lié à la route.

Enfin on n'a pas profité du transfert pour revoir dans sa totalité le problème des correspondances et sur les 3 lignes on se heurte parfois à certaines impossibilités.

#### III.4 - Les conséquences financières des transferts

Le transfert sur route d'un service omnibus de voyageurs a des conséquences financières qui intéressent d'une part le transporteur, c'est-à-dire la SNCF, et d'autre part la collectivité.

Pour la SNCF le bilan est incontestablement positif et il se mesure d'abord en termes d'économies réalisées. Ainsi pour la ligne Agen Auch l'économie escomptée pour la première année d'exploitation routière était de 551.000 F. compte tenu d'une légère perte de recette. Sur la ligne Dax Tarbes le déficit a été divisé par 10 ; sur Puyoø Mauléon il a été divisé par 3,5 et a continué à décroître jusqu'en 1977. Il faut voir cependant que ce bilan comptable ne prend pas en compte tous les éléments possibles.

En effet, si l'on fait abstraction des procédures comptables propres à la SNCF et que l'on considère, par exemple, la gestion de la seule ligne Agen - Auch, il faudrait bien admettre que les travaux effectués en 1965 constituaient un investissement dont l'amortissement devait s'opérer sur l'ensemble des services voyageurs et marchandises. Du moment où le service voyageurs disparaît, l'amortissement qu'il supportait subsiste et doit être, en théorie, reporté sur le service marchandises. Pour calculer les économies réelles, il faudrait connaître l'accroissement de coût du service marchandises.

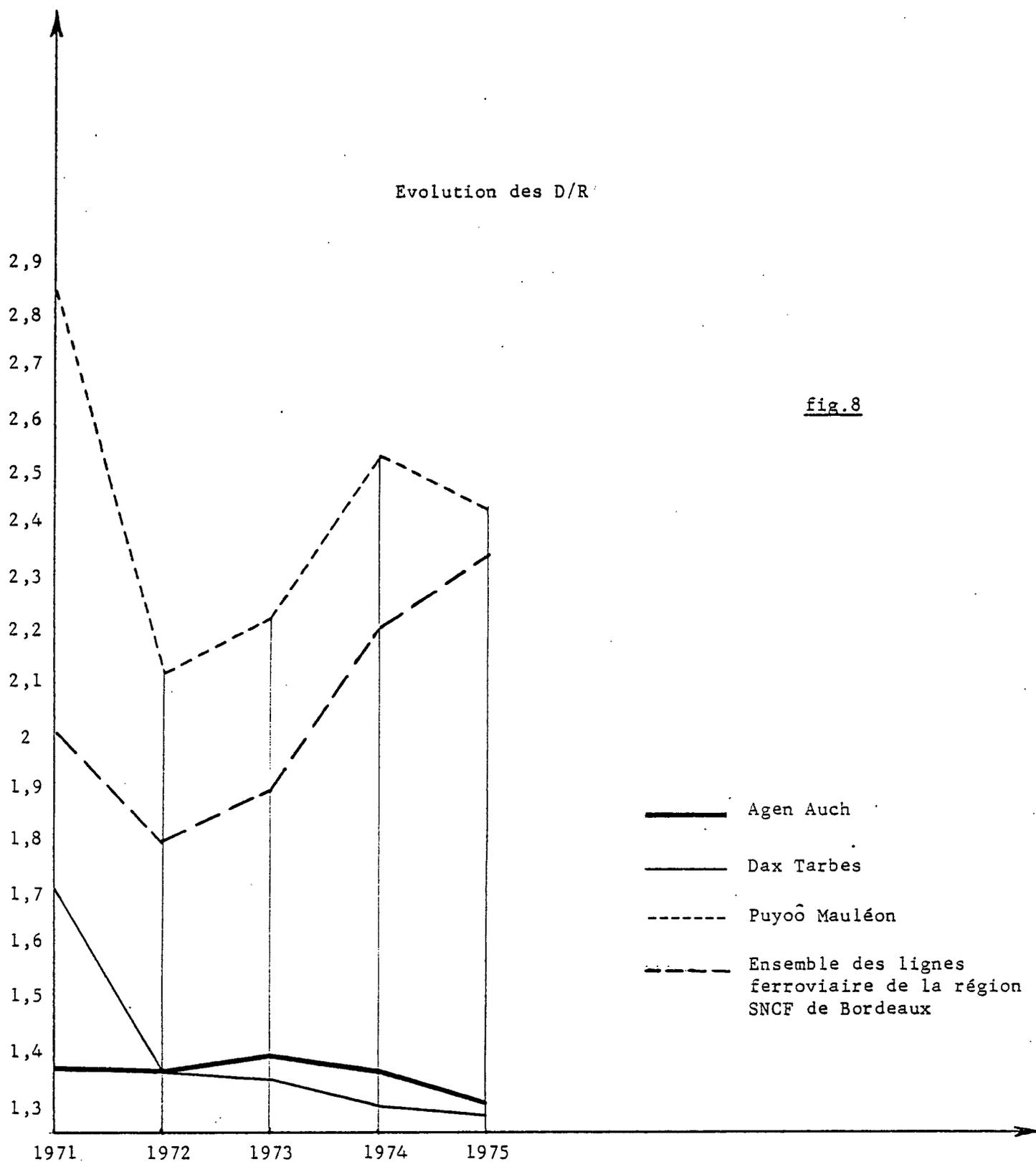
Ces éléments sont du ressort du service commercial de la SNCF et il n'est pas question ici d'entrer dans le détail de ces coûts. D'ailleurs, il se pourrait que la différence des coûts d'entretien, due au déclassement de la voie, justifie le choix effectué. Dans le cadre de cette étude, nous nous bornerons à constater que, un an seulement après avoir consenti un effort important sur l'infrastructure, on commençait à étudier la possibilité de transférer sur route les services voyageurs, et que 5 ans plus tard, le transfert était effectif.

Ce qu'il convient malgré tout de retenir, c'est l'évolution du rapport dépenses sur recettes (cf. fig 8) qui montrent pour Agen Auch et Dax Tarbes que les recettes ont évolué plus vite que les dépenses ce qui permet de contenir l'accroissement du déficit.

Le gain de la SNCF se mesure également en termes de productivité puisqu'un trafic équivalent et même en croissance pour les deux principales lignes est assuré avec moins de personnel du fait de la réduction à un agent du personnel des gares restées ouvertes, de la transformation en points d'arrêt non gérés de certaines d'entre elles et de la disparition d'un nombre important de cantonniers (12 sur Agen Auch - 28 sur Dax Tarbes et 25 sur Puyoô Mauléon).

De tels résultats justifient donc a posteriori pour la SNCF le transfert des lignes considérées encore que l'on comprenne mal les raisons qui les ont fait choisir dans la mesure où d'autres lignes à trafic comparable présentaient des déficits beaucoup plus importants.

Evolution des D/R

fig.8

Reste à voir quelles ont été les implications financières de ces transferts pour la collectivité.

A cet égard il faut noter que les "bilans pour la collectivité" établis par la SNCF font appel à une notion trop étroite de la collectivité et qu'en conséquence certaines dépenses échappent au calcul. On peut citer :

- la construction d'abri-bus qui semble-t-il aurait dû être prise en charge par la SNCF et ne l'a pas toujours été. Si la dépense est mineure elle dépasse parfois les possibilités financières des petites communes et la rancœur de certains maires à ce sujet n'est pas encore éteinte.
- la création de nouveaux services de distribution de colis, déjà citée.
- les travaux routiers qui ont été nécessaires pour permettre le passage des cars. A titre d'exemple le Président du Conseil Général des Landes estime à 2,17 millions de Francs (dont 0,37 sur voies communales) le montant des travaux effectués dans son département pour faciliter la circulation routière après transfert sur route du trafic SNCF. Ailleurs d'autres travaux ont été nécessaires (revêtement de la N.21 pour 480.000 F, reconstruction du tablier du Pont de St Sever...). Encore sur la ligne Agen Auch n'a t-on pas retenu l'itinéraire que proposait la SNCF et qui aurait réclamé un élargissement à 5 mètres de la D.266 (540.000 F). Peut-être ces dépenses, dont il s'avère difficile de faire un bilan complet, auraient-elles été effectuées de toute manière; elles ont pour le moins été largement anticipées.
- Il faut signaler enfin que de nombreux doublages de cars sont nécessaires pour écrêter les pointes du lundi matin et ceci est particulièrement vrai lorsque la ligne est largement fréquentée par les scolaires (Agen Auch par exemple). Même si les dépenses supplémentaires qui en résultent apparaissent dans les comptes il n'est pas sûr qu'elles aient été prévues.

Sans pouvoir faire de bilan financier complet il est pourtant permis de dire que les économies réalisées ont été partiellement neutralisées par des dépenses annexes supportées d'ailleurs non plus par l'Etat mais par les collectivités locales.

### III.5 - Les conséquences économiques des transferts

La première démarche que nous avons retenue pour évaluer les conséquences du transfert dans ce domaine avait été de rechercher entre Agen et Auch entre Dax et Tarbes, entre Puyoô et Mauléon quelles entreprises auraient pu disparaître ou se créer du fait de ce transfert.

Force est de constater qu'il n'y a ici rien de significatif et si selon la chambre de commerce d'Auch l'implantation d'une entreprise ne se serait pas faite pour cette raison, l'exemple inverse existe également puisque par exemple Grundig s'est installé à Lectoure après que la voie ferrée ait été fermée aux voyageurs et que des entrepôts se sont construits à Grenade sur Adour dans les mêmes conditions.

Si Fleurance est en train de devenir la première ville industrielle de son département, si les pays de l'Adour connaissent une certaine stagnation, si Mauléon doit affronter de graves difficultés ce n'est pas en raison du mode de transports collectifs dont ils bénéficient mais en raison de phénomènes économiques beaucoup plus profonds.

Les conséquences des transferts au niveau local sont beaucoup plus modestes :

- Sur le plan touristique on peut noter que la Mairie de Riscle estime que certains estivants lui font défaut faute de train. La chose est possible mais ne semble pas confirmée par un autre exemple qui est celui de Salies de Béarn où le problème ne semble pas perçu.

- Il y a ensuite et c'est plus important pour des régions souvent en déclin une perte d'emplois directement liée à l'abandon de la voie ferrée. Nous avons déjà indiqué le nombre de cantonniers qui ont quitté la région (12 pour Agen Auch, 25 pour Puyoô Mauléon, 28 pour Dax Tarbes non compris ceux qui dépendaient de la région SNCF de Toulouse); A cela il faut ajouter le personnel des gares qui a disparu. Il y a donc un nombre relativement important de personnes qui sont parties accentuant ainsi le processus de dépopulation en milieu rural. Reconnaissons malgré tout que l'automatisation croissante du réseau SNCF auraient de toutes façons entraîné certains de ces départs. Il y a donc eu pour partie simplement accélération du phénomène.
  
- Une autre conséquence tient aux dépenses que la SNCF effectuait dans la région pour l'exploitation des lignes. Nous avons indiqué au paragraphe I.3 quelles étaient celles de ces dépenses qui avaient des répercussions locales, on peut les chiffrer environ à 890.000 F sur Agen Auch et à plus de 2 MF sur Dax Tarbes en 1970. Il y a donc là une perte de substance pour l'économie régionale.\*

Si les conséquences économiques des transferts sur route des services voyageurs sont au total relativement faibles (il n'en serait sans doute pas de même s'il s'était agi des marchandises), il reste que ceux-ci se sont produits dans un milieu rural en déclin démographique et parfois en difficulté économique et qu'en ce sens ils ont marqué une nouvelle étape d'un processus de dégradation. Dégradation du service public - et le fait de savoir à quel niveau on souhaite ou on peut maintenir les services publics en milieu rural est un large débat-, dégradation aussi du milieu rural lui-même et de certaines de ces formes de vie et qui expliquent le côté passionnel avec lequel sont perçus ces problèmes aussi bien par les élus locaux que par les usagers.

---

\* Remarquons malgré tout que d'une part les dépenses indiquées ici résultent du calcul EC 12 J et correspondent donc plus à des normes qu'à des montants réels et que d'autre part elles recouvrent pour partie des dépenses de personnels. Leur disparition se confond donc partiellement avec les pertes d'emplois évoqués au § précédent.

#### IV - LA PERCEPTION DU PROBLEME

##### IV.1 - Par les élus locaux

Avec 8 ou 9 ans de recul l'autocar semble pour eux entré dans les moeurs et même ceux qui se sont farouchement battus contre la suppression du train pour les voyageurs reconnaissent aujourd'hui que ne se sont pas produites les graves difficultés économiques qu'ils prévoyaient à l'époque. Ou lorsque ces difficultés se sont produites elles avaient des causes beaucoup plus générales.

Conscients malgré tout des pertes d'emploi et de substance qu'impliquaient les transferts, conscients également, si l'on raisonne à plus long terme, qu'il s'agissait d'une étape supplémentaire dans la politique d'abandon du réseau ferroviaire (la fermeture totale d'une ligne venant souvent quelques années après le transfert sur route des services voyageurs) ils ont tenté de faire de leur ligne de chemin de fer une monnaie d'échange et cela montre bien qu'il s'agit moins d'un problème de transport que d'un problème général de déclin des zones rurales et que leur échappent en partie les décisions fondamentales.

##### IV.2 - Par les usagers

Chez les usagers l'accueil réservé à l'autocar est variable. Les jeunes bien sûr sont acquis au seul mode de transport qu'ils aient réellement pratiqué. et les personnes âgées expriment fréquemment (et toujours avec véhémence) leur regret du train, de la gare des échanges qu'ils impliquaient et de la vie qu'ils représentaient.

Mais au-delà de l'âge qui explique cet attachement au train des thèmes apparaissent qui divisent les gens sur d'autres critères que celui des générations.

Ainsi la sécurité est-elle toujours souhaitée mais n'apparaît pas assurée en toute circonstances aux gens qui empruntent les

autocars tôt le matin sur des routes brumeuses et encombrées de poids lourds ou qui voient leurs enfants partir à l'école par ce moyen.

Le confort également partage les points de vue. Trouvé acceptable par les uns il ne l'est guère par ceux qu'indisposent les virages de la Chalosse ni par ceux qui ramènent des paquets encombrants de leur déplacement ou ceux - d'ailleurs fort nombreux - qui souhaiteraient que les autocars soient équipés de toilettes.

La catégorie socio-professionnelle de l'usager semble également jouer un grand rôle dans l'appréciation qui est faite de l'autocar.

Si l'ouvrier ou l'employé utilise volontiers, le cadre tend à le considérer un peu comme un réseau de seconde catégorie qu'il n'utilise guère comme moyen de rabattement pour aller prendre le train à la grande ville voisine (la revendication de voiture directe en direction de Paris est d'ailleurs fréquente).

Il y a là probablement un problème d'image de marque de l'autocar mais aussi sans doute de confort et de vitesse tant il est vrai que les temps de parcours sont loin de pouvoir concurrencer l'automobile pour certains types de déplacement.

## CONCLUSION

La politique de fermeture des voies ferrées est une politique nationale qui échappe aux décideurs locaux. Elle a son origine dans le double phénomène de la croissance urbaine et de l'exode rurale et les deux moteurs de notre croissance industrielle que sont l'automobile et le béton en sont probablement les principaux artisans.

Le bilan d'une telle politique n'aurait de sens qu'au niveau national. Encore faudrait-il admettre que l'argument comptable ne soit pas le seul qu'il convienne de prendre en compte. Un simple raisonnement par l'absurde indique que si l'on fermait toutes les lignes on ferait effectivement beaucoup d'économies mais rien ne dit que l'économie dans son ensemble y aurait gagné.

Au niveau local l'observation de quelques exemples de transferts permet de dire que les conséquences économiques sont relativement mineures au moins à court terme même si ceux-ci marquent une étape importante dans un processus de dévitalisation. De là sans doute vient l'hostilité que de tels projets rencontrent à leur annonce.

Les procédures de décisions et d'informations en accentuant le sentiment d'impuissance des principaux intéressés (absence de concertation véritable) n'ont d'ailleurs pu que la renforcer .

Si demain de telles décisions devaient être prises de nouveau - et elles sont dans certains cas tout à fait justifiées - elles devraient à tout le moins tenir compte de ces problèmes et admettre de plus que les usagers n'attendent pas seulement un vague palliatif à la suppression d'une desserte de mauvaise qualité ; ils attendent un service meilleur.

ANNEXE

## Liste des personnes interrogées.

Outre les nombreuses personnes de l'administration que nous avons rencontrées pour les besoins de l'Etude au sein des DDE, des GEP, des DDA, de la S.N.C.F. (Région de Bordeaux), nous sommes allés interroger les personnes suivantes :

Monsieur CAPITAINE, Secrétaire Général de la CCI d'Auch.

- LALANDE, Maire de Layrac.
- SAGAZAN, Conseiller Général d'Astaffort.
- DELPRADE, Adjoint au Maire d'Astaffort.
- CASTAING, Maire de Lectoure.
- DARBLADE, Maire d'Aire/Adour.
- MARIANI, CCI de Mont de Marsan.
- le Dr. FOURNIER, Conseiller Général de St. Sever.
- LAVIELLE Conseiller Général de Dax Nord.  
(entretien téléphonique).
- OUSTEN, Secrétaire Général de la CCI de Pau.
- le Maire de Mauléon.
- le Maire de Salies de Béarn.
- le Maire de Sauveterre de Béarn.

De plus, tout au long des 3 lignes considérées, nous avons interrogé les chefs de gares des principaux centres, ainsi que de nombreuses personnes de la région, industriels, commerçants ou personnes rencontrées dans la rue.

A tous ces interlocuteurs nous exprimons nos vifs remerciements pour l'accueil qu'ils nous ont réservé.