

LES PREMIERS RÉSULTATS DU SERNAM

UN TRAFIC EN DÉCLIN

Depuis plus d'une décennie le trafic des messageries constituait une grave préoccupation pour la S.N.C.F.

Malgré diverses mesures efficaces et notamment l'organisation des « dessertes en surface » en 1965, la Société Nationale n'avait pu enrayer une diminution sensible et continue des tonnages qui lui étaient directement confiés lesquels, de 3,2 millions de tonnes en 1964, étaient tombés à la moitié de ce chiffre en 1969.

La politique de collaboration qu'elle menait avec les entreprises de groupages ferroviaires, dont elle facilitait l'installation dans les gares, ne lui apportait qu'une faible compensation à cette chute d'activité, malgré l'accroissement du trafic que lui confiait ces entreprises, passé de 2 250 000 tonnes à 3 000 000 de tonnes en 1965. En effet, dans ce domaine la S.N.C.F. n'intervenait qu'en qualité de « tractionnaire » affrété dont la rémunération était inférieure à la recette du transport proprement dit.

En outre, malgré le développement des « groupages ferroviaires » indiqué ci-dessus, le tonnage annuel de l'ensemble des trafics de la S.N.C.F., (trafic propre et trafic réunis par les groupeurs), baissait d'environ 500 000 tonnes soit 10 % de son volume total, au profit des transports routiers, dotés d'une organisation plus simple, plus souple et plus efficace leur permettant de mieux s'adapter aux besoins de la clientèle.

UNE POLITIQUE ET DES STRUCTURES NOUVELLES

Comme rien ne laissait présager que la cadence d'absorption des entreprises de transport routier était sur le point de se ralentir, la situation ne pouvait manquer de s'aggraver si la S.N.C.F. ne réagissait pas et ne cherchait pas à maintenir sa position en adoptant une organisation et des méthodes analogues à celles de ses concurrents.

C'est ainsi que la S.N.C.F. décida, au moment où elle procédait à la réforme d'ensemble de ses structures, la création d'un organisme spécialisé : le Service National des Messageries (SERNAM), chargé de maintenir un service national de détail dans des conditions éco-

nomiques acceptables. Ce service devait également participer, pour sa part, au rétablissement financier assigné à la S.N.C.F. pour 1974.

Comme tout service de la S.N.C.F., le SERNAM est soumis à l'autorité du Directeur général et aux instructions du Secrétariat Général pour les matières juridiques, contentieuses, domaniales, financières et comptables. Par contre ce nouvel organisme bénéficie d'une liberté de gestion considérable, résultant d'une part de la liberté de gestion accordée par l'État à la S.N.C.F. et spécifique au trafic par expéditions (tarification, techniques d'exploitation) et d'autre part de

l'autonomie de gestion interne que lui a accordée la S.N.C.F.

La structure du SERNAM a été voulue très simple, se composant d'un siège à Paris et de 45 succursales, rattachées directement à ce siège, sans aucun échelon intermédiaire, donnant ainsi une très grande rapidité au traitement des affaires.

Cette nouvelle structure a pour corollaire l'octroi aux directeurs de succursales de pouvoirs étendus dans le cadre de l'autonomie de gestion interne accordée au Service.

Enfin, le SERNAM, doté d'une comptabilité d'exploitation auto-



Chargement de semi-remorques routières sur wagons « Kangourou »

me, dont les unités de base sont les comptes mensuels des succursales, a la possibilité de contrôler sa gestion de façon à pouvoir appliquer, en temps utile et en connaissance de cause, les correctifs nécessaires. Comme pour les entreprises privées, toutes les recettes et toutes les charges incombant au SERNAM doivent figurer dans sa comptabilité, y compris les prestations fournies à la S.N.C.F. ou par la S.N.C.F.

L'année 1970 fut consacrée à l'organisation de ce nouveau Service, à la mise en place par étapes des 45 succursales, se substituant progressivement aux Services de l'Exploitation responsables jusqu'à ce moment du trafic de détail. Il n'est donc pas possible de parler d'activités propres du SERNAM au cours de cette année, ni de résultats obtenus.

Il n'en est pas de même à partir de 1971 où le SERNAM, devenu

opérationnel, s'est efforcé de rendre son organisation efficace et compétitive, et de mettre à profit les libertés nouvelles récemment accordées par les Pouvoirs Publics à la S.N.C.F.

Dans le domaine commercial le SERNAM a mis sur pied une « force de vente » composée de 140 spécialistes (3 en moyenne par succursale), préparés en 1970 par des stages de formation-vente de conception moderne et qui pratiquent systématiquement le démarchage et la prospection de la clientèle.

Par une politique de prix personnalisés associés à des formules techniques également personnalisées, le SERNAM s'est efforcé aussi bien de ramener au fer des clients importants qui l'avaient quitté, ou de consolider des trafics menacés, que de toucher une clientèle nouvelle sensible à l'individualisation des prix et des conditions de transport : près de 3 000 contrats ont été ainsi conclus en un an.

Cette clientèle peut, en outre, grâce à la commission de transport, bénéficier, si elle le désire, d'un véritable « service complet » comportant des prestations diverses telles que l'organisation des enlèvements, le choix des techniques, les transports de lots, l'entreposage, la distribution, la gestion des stocks, le conditionnement et l'emballage.

Enfin, la publicité, sous des formes diverses, est également utilisée par le SERNAM pour promouvoir son trafic (édition bimestrielle d'une revue d'information, présence dans les foires exposition, manifestations visuelles sur les installations et les véhicules...).

Sur le plan de la gestion technique le SERNAM s'est appliqué à améliorer à la fois la qualité des services et leur coût par une action continue d'adaptation des méthodes dans les divers domaines : technique, administratif et comptable, et

par l'emploi, complémentaire au fer, de la technique routière.

Outre les nombreuses modifications apportées à l'organisation des quais et bureaux; les adaptations progressives du plan de transport ont permis de faire passer en un an de 4,2 à 5 tonnes le chargement moyen des wagons. Ainsi le coût d'acheminement de la tonne n'a augmenté, de janvier 1971 à janvier 1972, que de 1,5 %, malgré une majoration générale des charges de l'ordre de 10 %.

La réorganisation d'un certain nombre de circuits de desserte en surface a permis d'obtenir un ser-

vice de meilleure qualité pour la clientèle et d'un prix de revient moins onéreux pour le chemin de fer.

Enfin, la comptabilité de gestion du SERNAM fournit mensuellement les comptes d'exploitation par succursale, par centre et, dans chaque centre, par fonction (expéditions, arrivages, transbordements). Ces comptes, complétés par quelques ratios essentiels constituent un instrument de gestion très complet et très largement utilisés par les responsables aux différents niveaux.

Le nouveau Cahier des Charges de la S.N.C.F. l'autorise à exécuter

librement dans le cadre de la réglementation routière, l'affrètement de véhicules routiers avec groupage préalable.

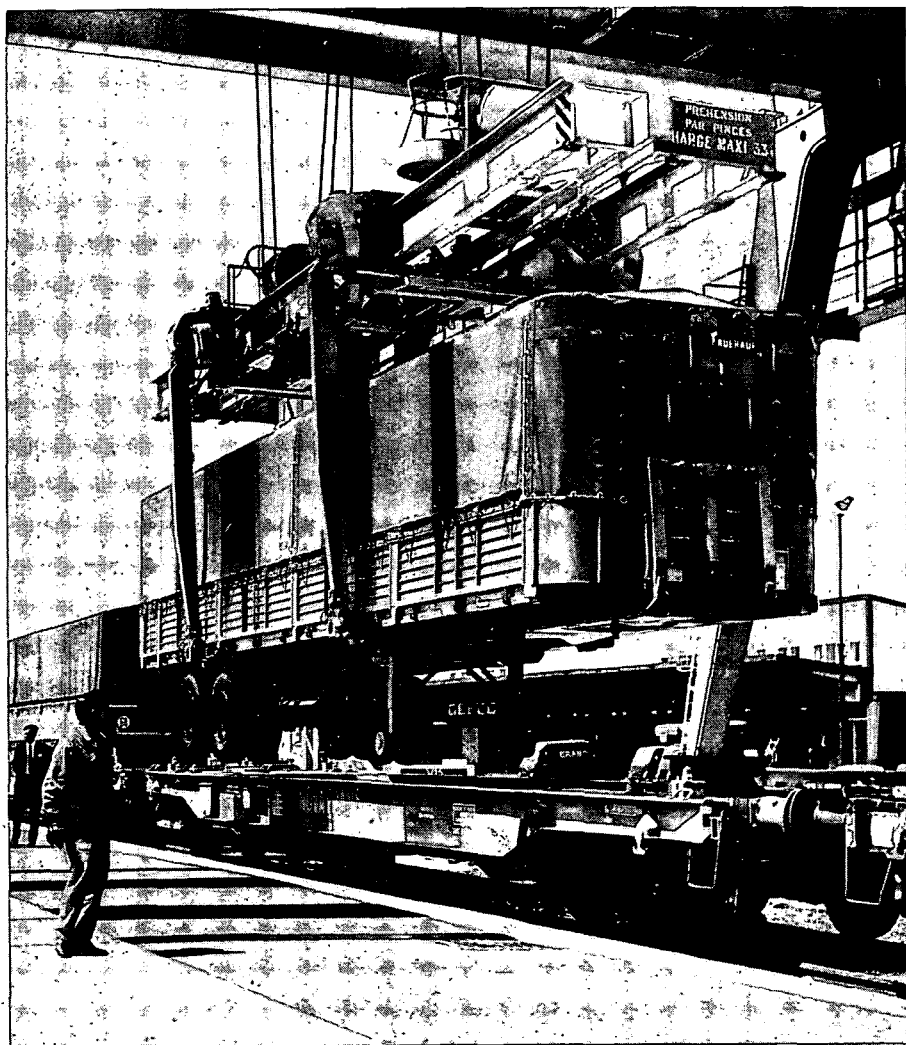
La technique routière permet souvent, en zone courte, de réduire les coûts et les délais de transport; c'est pourquoi le SERNAM remplace progressivement les transports par wagons entre centres de messageries voisins par des dessertes routières plus économiques et plus rapides; 99 liaisons régulières sont déjà en service.

En outre, profitant de ces liaisons, le SERNAM étudie et met en œuvre une association harmonieuse de la route et du fer en confiant aux services routiers le soin de répartir les marchandises entre plusieurs centres d'expédition de façon telle que chacun de ces centres recueille l'ensemble du trafic pour une destination déterminée. Une telle formule, par les concentrations qu'elle permet, est en effet de nature à diminuer les passages dans les transbordements, donc à réduire les coûts et les risques d'avaries et à améliorer les délais.

Grâce à cette organisation, le coût d'acheminement à la tonne, déjà réduit de 8 % de janvier 1971 à janvier 1972 à conditions économiques constantes, a pu enregistrer de janvier 1972 à mai 1972 une nouvelle réduction d'égale valeur. Il se situe en francs courants à 5,4 % au-dessous du coût de mai 1971, ce qui correspond, à conditions économiques égales, à une réduction de l'ordre de 16 %.

Les liaisons routières à grande distance peuvent également se révéler avantageuses lorsqu'elles évitent des transbordements : des relations transversales telles que Caen-Strasbourg, permettent en outre de collecter et de distribuer en des points intermédiaires.

Le transport des lots, à partir de 1 500 kg échappait presque entièrement à la S.N.C.F. lorsqu'elle avait recours à la technique ferroviaire traditionnelle. Le SERNAM a mis en service, le 1^{er} septembre 1971, une nouvelle organisation



Semi-remorque manipulée au portique (Prise par pinces)

fondée sur l'utilisation des trains « transcontainers express » et caractérisée par la collecte puis le transport dans un même transcontainer de lots groupés envoyés par un ou plusieurs expéditeurs à un ou plusieurs destinataires.

Dans le cadre de la commission de transport le SERNAM commence

à utiliser également la route pour des transports de lots de 1 à 5 t confiés en complément de charge, notamment à des véhicules de l'affrètement à grande distance de la S.N.C.F. géré par la SCETA.

Commencés au début de 1972, les transports de lots par containers et route au départ de la seule

Région Parisienne ont atteint 1 000 t en fin du 1^{er} semestre de cette année.

Enfin le SERNAM pratique également l'entreposage dans une vingtaine de centres, offrant ainsi à sa clientèle un complément de service qui conforte sa position de transporteur.

LES RÉSULTATS D'UNE POLITIQUE DYNAMIQUE

On doit constater qu'en 1971, première année de plein exercice, les efforts accomplis par le SERNAM soit dans l'exercice de l'action commerciale, soit dans l'exploitation du trafic ont permis de renverser la tendance défavorable enregistrée depuis une dizaine d'années : alors que la chute de trafic était, de 1965 à 1970, de l'ordre de 10 % par an, 1971 a marqué le retour à la stabilisation du trafic pour les petits colis (- 0,2 %), mais une progression assez sensible pour le détail (+ 3,2 %). La reprise s'était particulièrement accentuée au cours des derniers mois puisque l'augmentation par rapport aux mois correspondants de l'année précédente s'établissait à 10 % en octobre, 12 % en novembre et 11 % en décembre. Le trafic du SERNAM en 1971 s'est élevé à 1 374 000 tonnes en augmentation de 21 000 tonnes par rapport à la période correspondante de 1970.

Il est encore plus significatif de souligner que les résultats d'exploitation ont traduit, tout au long de l'année une amélioration constante puisque le coefficient Recettes/Dépenses a progressé de 0,96 en mars, à 1,07 en octobre et novembre, et 1,03 en décembre.

Le SERNAM a réalisé en 1971 l'équilibre financier de ses recettes et de ses charges puisque l'excédent des recettes (892,576 MF) sur les charges (877,520 MF) laisse apparaître un solde bénéficiaire de 15,056 MF, soit un coefficient Recettes/Dépenses de 1,017.

Il convient de rappeler à ce sujet que le compte de référence établi pour 1969 (dernière année de gestion selon l'ancien système) accusait une insuffisance de recette de 196 MF avec un coefficient Recettes/Dépenses de 0,848.

Cette évolution favorable s'est confirmée et accentuée pendant le 1^{er} semestre 1972, durant lequel il a été constaté un trafic de 684 000 t, contre 652 000 t pendant la période correspondante de 1971.

Ce résultat montre que le SERNAM, doté de la liberté de gestion a pu, en adoptant une structure et des méthodes comparables à celles des entreprises concurrentes et malgré le lourd handicap que constitue le statut cheminot de son personnel, pratiquer avec celles-ci une saine compétition et retrouvant sur le marché des transports la place qui lui revenait, atteindre très rapidement l'équilibre financier et remplir, ainsi, dans le cadre plus général du contrat de programme de la S.N.C.F., la mission qui lui était assignée.

Jean HILLION

*Sous-Directeur au Service
des Chemins de Fer*

Un problème de transport de pointe:

LA DESSERTE DES STATIONS DE SKI DE LA TARENTAISE

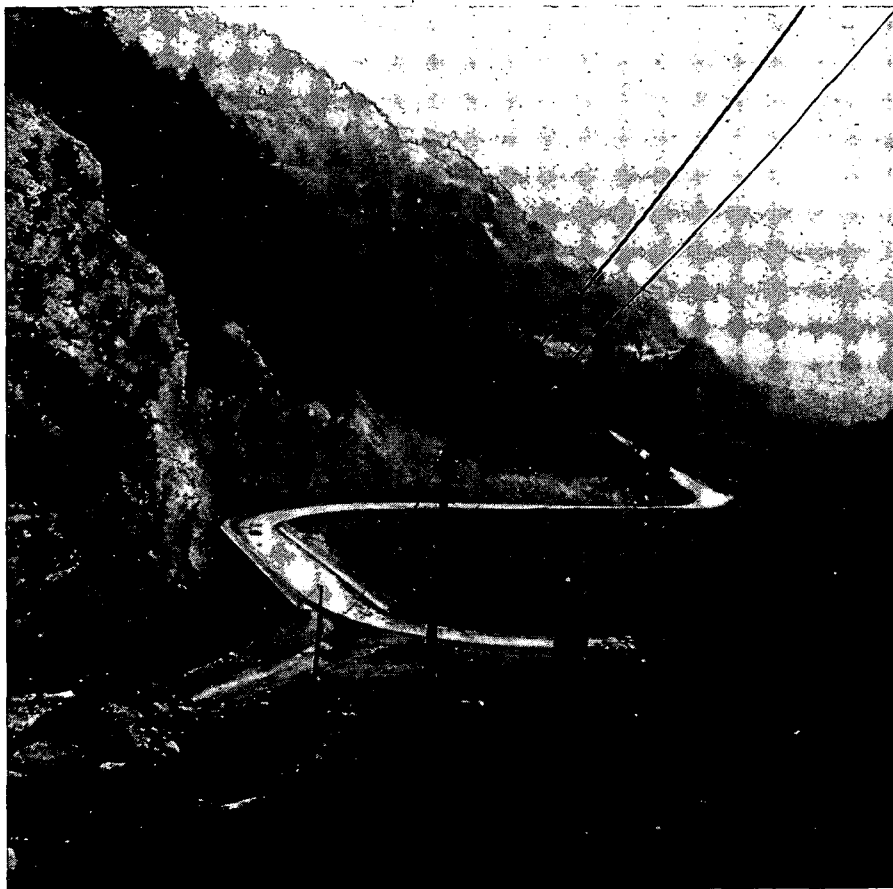
UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ÉTROITEMENT LIÉE AUX TRANSPORTS

En raison de conditions géographiques et climatiques exceptionnellement favorables, les stations de ski connaissent en France un développement rapide. Comme toute

activité touristique, ce développement est étroitement lié au transport de la clientèle, et subit des pointes aiguës du fait des saisons et des périodes de neige.

La Tarentaise, région où l'essor des sports de neige est spectaculaire, pose à ce point de vue des problèmes que nous exposons ci-dessous.

LES STATIONS DE SPORTS D'HIVER EN TARENTAISE



Route de Belleville-Nouveau pont

IMPORTANCE ET ÉVOLUTION

Selon le Service d'étude de la Commission Interministérielle pour l'équipement touristique de la montagne, l'évolution de la capacité d'accueil totale des stations de la Tarentaise, en nombre de lits peut être ainsi prévue :

1972	78 400
1975	96 300
1980	118 500
1985	142 500
1990	166 500
phase terminale.....	225 500

Bien entendu, le développement des stations, mettant en jeu de multiples acteurs publics et privés, peut s'écarter de ces prévisions.

SITUATION ET VOIES D'ACCÈS (voir cartes p. 60 et 61)

Les stations sont implantées dans les massifs (principalement la Vanoise) entourant la haute Vallée de l'Isère qui en constitue la voie d'accès.

Accès routiers.

Ils sont constitués par la R.N. 90 qui remonte la Vallée de l'Isère d'Albertville à Moutiers et Bourg-Saint-Maurice et la R.N. 202 de Bourg-Saint-Maurice à Val-d'Isère et au Col de l'Iseran.

Sur la R.N. 90 s'embranchent des R.N. et C.D. remontant les vallées affluentes et desservant les stations.

Toutes ces routes sont à deux voies, sauf la déviation Sud d'Albert-

ville réalisée à 3 voies; à l'exception de cette dernière le tracé est sinueux et entre Sainte-Foy - Tarentaise et Val-d'Isère, exposé aux avalanches.

Accès ferroviaires.

La desserte ferroviaire de la Tarentaise se raccorde à la ligne à double voie Paris-Turin par Chambéry et Modane, à Saint-Pierre d'Albigny près du confluent Isère-Arc. A partir de cet embranchement, une ligne à voie unique remonte

la vallée de l'Isère jusqu'à Bourg-Saint-Maurice. Cette ligne est exploitée en traction Diesel, l'échange avec les motrices électriques ayant lieu en gare de Chambéry.

Accès aériens.

L'accès direct aux stations est assuré par des altiports existants (Courchevel) ou projetés. La Tarentaise peut être desservie par route depuis les aérodromes de Lyon, Chambéry et Genève.

STRUCTURE ET ÉVOLUTION DES FLUX DE TRANSPORT

RÉPARTITION ENTRE LES MOYENS DE TRANSPORT

Bien que l'accès aérien — qui présente un grand intérêt pour la clientèle d'un certain niveau — puisse être amélioré par l'aménagement d'altiports déneigés et la desserte des aérodromes périphériques par avions de grande capacité, nous bornerons notre étude aux transports terrestres, dont la part est, et demeurera longtemps prépondérante.

Deux modes principaux se partagent le trafic :

— le transport routier de bout en bout,

— le transport ferroviaire avec transport routier terminal.

Celui-ci reste d'une longueur modérée (Moutiers - Courchevel : 26 km - Aime-La Plagne : 20 km - Bourg-Saint-Maurice - Tignes - Val-d'Isère : 32 km).

Il résulte d'une enquête effectuée en 1971 que le trafic total (séjours et week-end confondus) se partage dans la proportion approximative de 65 % pour le premier et 35 % pour le second. Pour le séjour seul, représentant les 2/3 du total, ces

proportions sont de 55 % et 45 %, résultat qui traduit logiquement le rôle du chemin de fer dans le transport à grande distance.

Les transports routiers terminaux sont effectués en autocars (60 à 70 % du total) et en taxis.

STRUCTURE DU TRAFIC

Trafic ferroviaire.

Le nombre total de voyageurs arrivés aux gares de Moutiers, Aime et Bourg-Saint-Maurice a été le suivant les jours les plus chargés.

	1969-1970	1970-1971	1971-1972
Vacances de Noël.....	21-12-69 5.600	23-12-70 7.600	22-12-71 7.200
Vacances de février.....	3-2-70 9.033	(1)	12-2-72 7.600
Week-end de pleine saison...	17-2-70 3.017		4-3-72 3.250

(1) Pratiquement réduites à un week-end prolongé.

La première conclusion à tirer de ces chiffres est la chute spectaculaire — malgré l'accroissement de la capacité d'accueil — du trafic journalier maximal des vacances de

février, due à la modification du régime de ces vacances.

Alors qu'en 1970, la zone A, représentant 64 % de la population comprenait les principaux généra-

teurs de trafic ferroviaire (Région Parisienne, Nord, Est), en 1972, la zone B, représentant 18,5 % de la population, comprenait la Région Parisienne seulement.

La comparaison interannuelle est également affectée par des fluctuations de l'enneigement, par la position des dates initiales ou terminales de vacances dans la semaine, et un effet d'attraction des week-ends voisins. C'est ainsi que le trafic au départ de la Tarentaise, pour la zone B, a été le suivant en 1972 :

- Mercredi 16 février : 3 250;
- Jeudi 17 février : 2 750 (fin de vacances scolaires le jeudi 17 février au soir);
- Vendredi 18 février : 1 250;
- Samedi 19 février : 4 400;
- Dimanche 20 février : 4 150.

— Trafic routier.

A partir des comptages routiers 1971-1972, et des enquêtes routières 1971, on peut établir des valeurs indicatives du trafic routier vers les stations sur la R.N. 90 au droit de Cevins.

	Week-end normal de janvier		Week-end de pleine saison	
	Montées	Descentes	Montées	Descentes
Vendredi	500	800	800	
Samedi	1 800	300	3 400	600
Dimanche	1 300	2 700	3 200	6 100
Lundi		600		1 200
	Montées	Descentes	Montées	Descentes

La pointe de week-end est atteinte à la descente du dimanche.

Pour les vacances scolaires de février, les chiffres du week-end normal doivent être augmentés de 4 500 (zone A), 3 200 à 3 500 (zone B), 8 000 (zone C).

Contrairement au trafic ferroviaire, on note la prédominance de la zone C comprenant la Savoie et les départements limitrophes qui engendrent des transports routiers à petite distance. Les pointes ho-

raires plafonnent à 1 100 véhicules, débit d'écrêtement de l'étranglement de Moutiers.

ÉVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE DE POINTE

On peut raisonnablement estimer que le trafic ferroviaire conservera dans l'avenir sa part actuelle du trafic total. En effet, dans les stations intégrées ou bien desservies en transports internes, la détention sur place d'un véhicule automobile n'est

pas un avantage essentiel. Nous estimons que les transports ferroviaires et routiers terminaux, s'ils savent assurer leur coordination et le confort des usagers, ont une chance de premier ordre de conserver leur trafic malgré les progrès de la motorisation.

En supposant que le régime actuel des vacances scolaires soit maintenu, les trafics journaliers de pointe évolueraient comme suit :

Année	Capacité d'accueil	Coefficient	Pointe journalière de trafic ferroviaire	
			Week-end	Vacances de février
1972	78 400	100	3 250	7 600
1975	96 300	123	4 000	9 300
1980	118 550	154	5 000	11 700
1985	142 500	181	5 900	13 700
1990	166 500	212	6 900	16 100
Phase terminale	225 500	287	9 300	21 800

ADAPTATION DES TRANSPORTS A L'ACCROISSEMENT DES BESOINS

OBJECTIFS

L'adaptation des transports doit répondre à des objectifs de capacité, de rapidité, de sécurité et de confort.

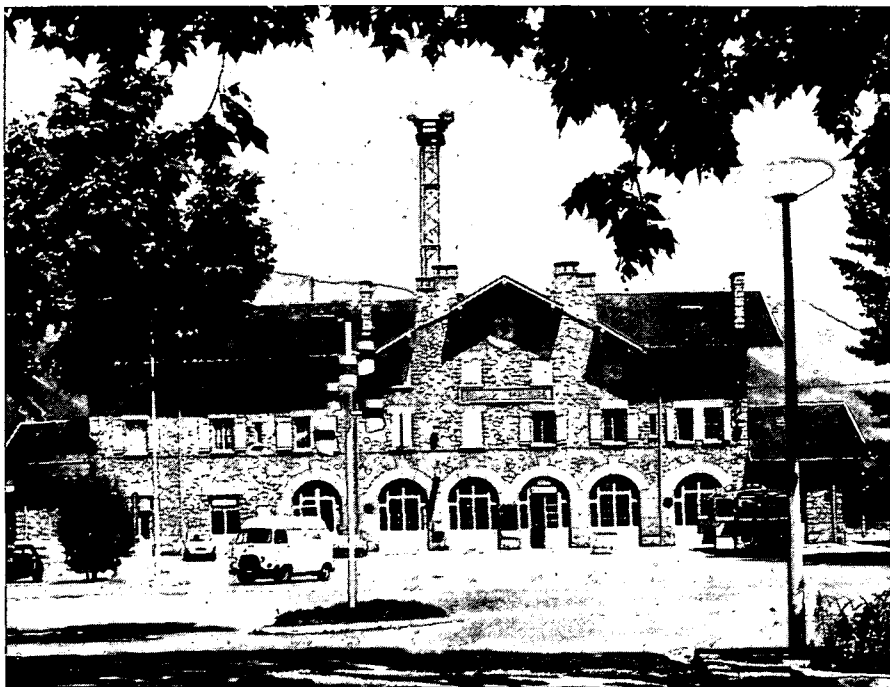
Les deux premiers objectifs sont liés. Soit par le temps de transport, soit par le temps d'attente en cas de saturation, ils concourent à l'obtention d'un horaire adapté aux besoins du client.

Dans le cas des stations hivernales, celui-ci recherche l'utilisation maximum de la période de congé ou de week-end dont il dispose. A l'aller, ce désir est satisfait s'il est rendu à la station le premier jour de son congé avant 10 heures environ (ou la veille au soir); au retour, s'il peut le quitter le dernier jour après 16 heures environ, pour être rendu à son domicile le lendemain matin.

Une arrivée ou un départ en milieu de journée ne fait perdre qu'une demi-journée de séjour (ce qui est plus admissible pour une période de vacances que pour un week-end).



Quai de la gare de Bourg-Saint-Maurice



Les objectifs de sécurité et de confort sont communs à tous les transports. Toutefois, ils présentent, dans le cas étudié, certains aspects spécifiques.

La sécurité du transport routier terminal est liée, non seulement aux mesures prises pour assurer la viabilité hivernale, mais aussi à l'horaire, qui doit être adapté à celui d'ouverture des routes de montagne.

Les mesures prises pour assurer un transfert rapide et commode entre les transports ferroviaire et routier, intéressent à la fois l'horaire et le confort : non seulement le confort physique, mais aussi le confort moral engendré par l'assurance d'être guidé sûrement et commodément jusqu'à la destination finale.

Gare de Bourg-Saint-Maurice



Hall de la gare de Bourg-Saint-Maurice

Première phase
(en cours d'achèvement)

Gare de Moutiers :

Allongement de quai, création d'une 5^e voie à quai, aménagement pour réception des trains auto-couchettes, installation de préchauffage électrique des trains, passage souterrain, abris sur quai, remaniement du bâtiment voyageurs.

Gare de Bourg-Saint-Maurice :

Création de deux voies nouvelles, allongement à 400 m du tiroir de manœuvre, installation de préchauffage électrique des trains.

Cette première phase permet — tout en améliorant le confort — de porter de 13 à 16 le nombre de voitures par train arrivant à Moutiers.

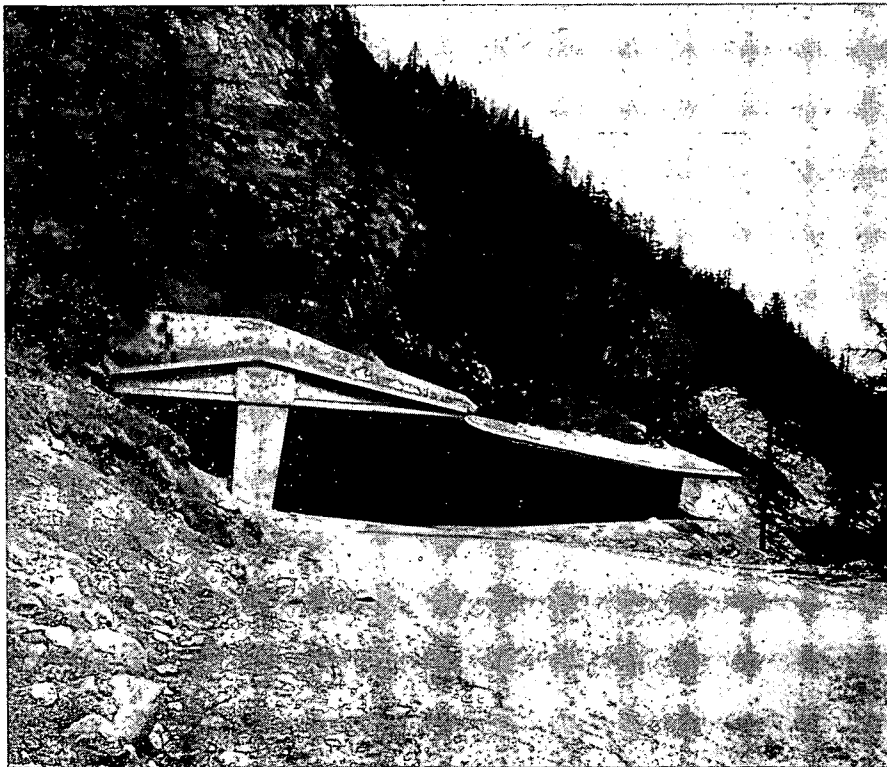
16 trains de nuit (dont 5 pour Moutiers et 11 pour Bourg-Saint-Maurice) permettent de transporter 10 000 voyageurs, les arrivées en

**INVESTISSEMENTS
FERROVIAIRES**

Ces investissements visent, d'une part à accroître le confort aux gares d'échange, d'autre part à adapter la capacité au développement des stations hivernales.

La capacité globale de nuit joue un rôle primordial en fonction de l'objectif d'utilisation maximale du temps de congé exposé plus haut. L'arrivée tardive des trains de soirée est mal adaptée aux conditions de viabilité hivernale des transports terminaux. Toutefois, cette situation pourrait changer à l'avenir avec des trains de soirée plus rapides (Turbotrains par exemple).

Les premiers investissements réalisés concernent en priorité l'aménagement des gares d'arrivée, permettant un accroissement sensible de la capacité de nuit, sans exiger sur la ligne elle-même des investissements lourds (doublement, commande centralisée, block automatique lumineux).



Paravalanche

gare s'échelonnant entre 5 heures et 12 heures.

Deuxième phase

Mise en câble des liaisons téléphoniques.

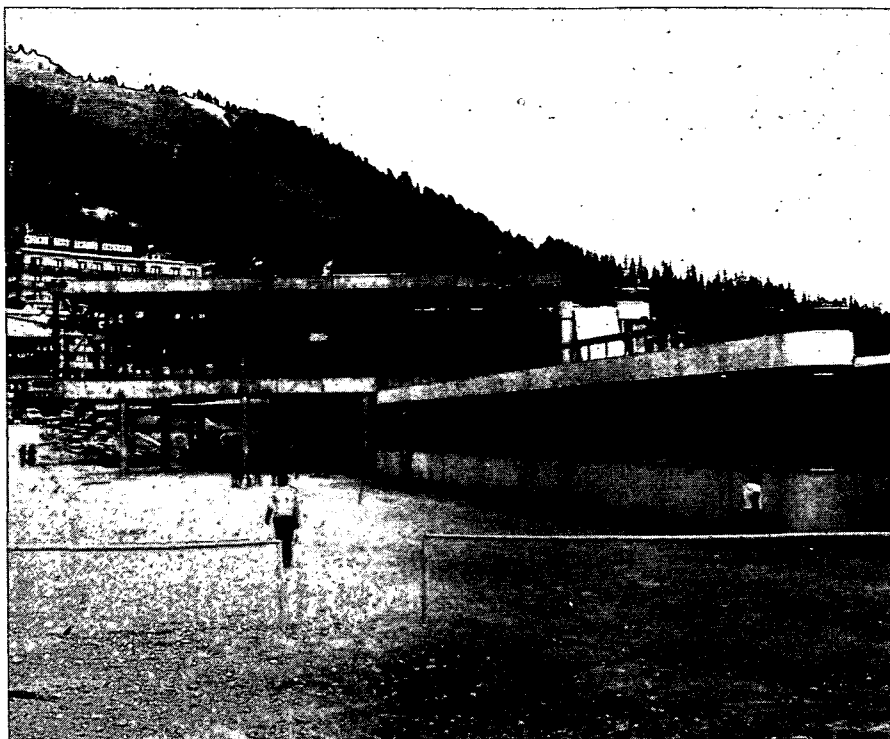
Gare de Bourg-Saint-Maurice : amélioration du bâtiment voyageurs, modification du plan de voies.

Acquisition de terrain pour suppression du rebroussement d'Albertville.

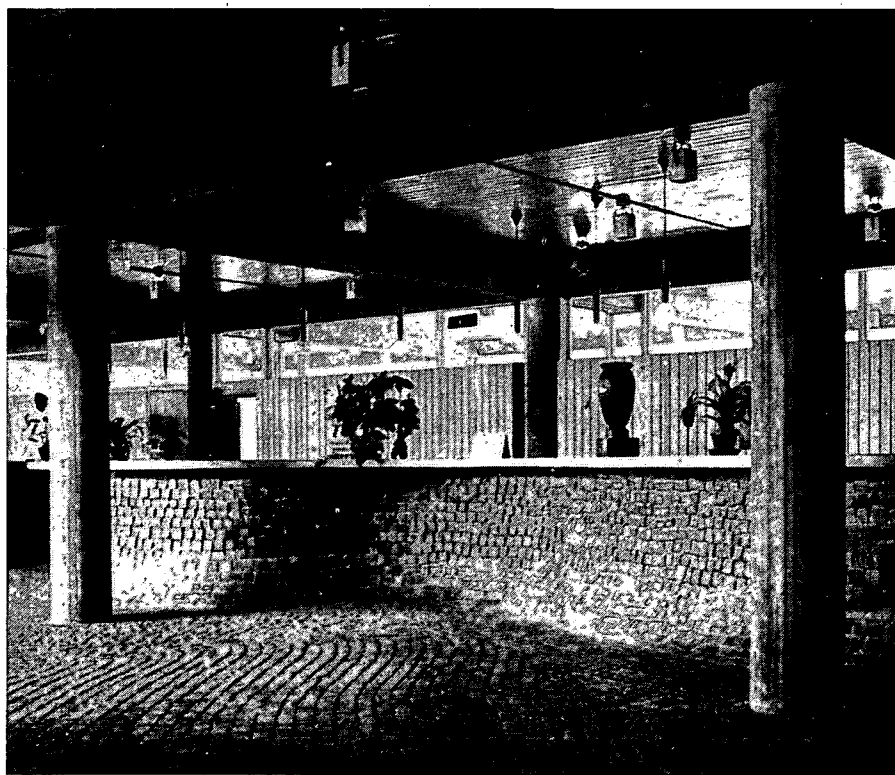
Cette phase permet de porter à 16 le nombre de voitures de tous les trains, et de faire arriver avant 5 heures deux trains chauffés en gare où les voyageurs sont autorisés à terminer la nuit.

La capacité de nuit est ainsi portée à 13 000 voyageurs.

Si l'on compare ces capacités aux trafics de pointe prévus, on constate que la première phase permet le transport de nuit de tous les voya-



Gare routière de Courchevel — Vue générale



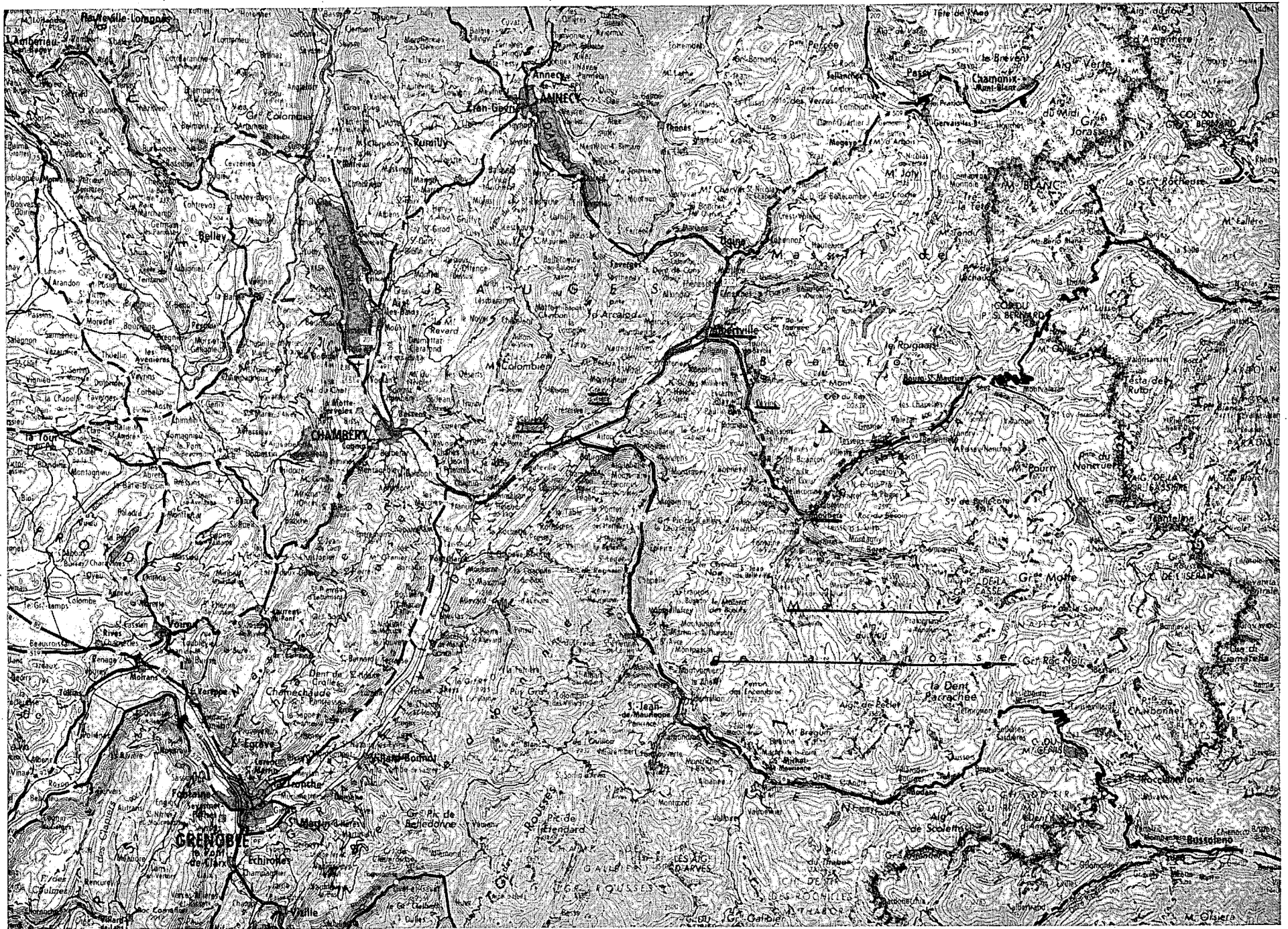
Gare routière de Courchevel — Hall d'accueil Comptoir S.N.C.F.

geurs de la plus grande pointe de février 1975, et l'arrivée à la station avant 10 heures de tous les voyageurs de la pointe de week-end de 1975.

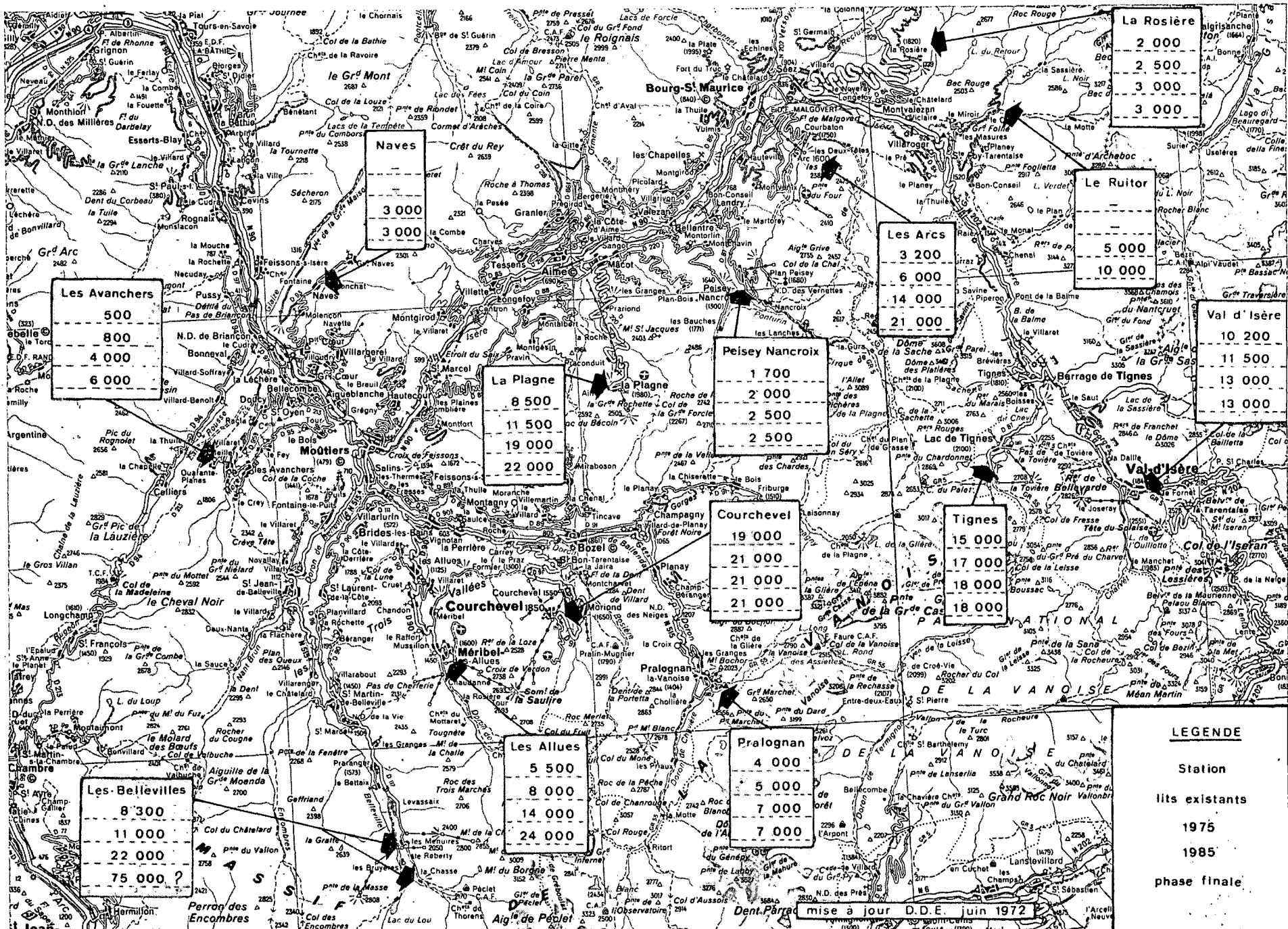
La deuxième phase permet d'obtenir le même résultat pour les pointes de 1985. Elle est d'ailleurs immédiatement rentable en raison des économies procurées en dehors des pointes.

Pour faire face aux besoins terminaux, une troisième phase — portant la capacité de nuit à 22 000 voyageurs — consisterait à réaliser le raccordement d'Albertville, la mise à double voie sur 10 km de Saint-Pierre-d'Albigny à Grésy, et la commande centralisée avec block automatique lumineux de Grésy à Moutiers. Mais d'autres investissements — ne concernant pas le seul trafic de la Tarentaise — seraient nécessaires en divers points de la ligne Paris-Chambéry.

La date de cette troisième phase serait reculée en cas de mise en service de trains rapides de soirée



Plan de situation



Capacité d'accueil des stations

(turbotrains). Par contre, elle devrait être avancée si l'on revenait sur l'amélioration obtenue en 1972, du régime des vacances scolaires de février. Le retour — à déconseiller formellement — au régime de 1970 rendrait les investissements de la deuxième phase insuffisants avant 1980.

Elle devrait l'être aussi dans le cas où le développement des stations serait plus rapide que celui actuellement prévu.

INVESTISSEMENTS ROUTIERS

Les stations sont desservies par les routes nationales et chemins départementaux qui s'embranchent sur la R.N. 90 d'Albertville à Moutiers et Bourg-Saint-Maurice.

La section la plus chargée (Albertville-Moutiers) est déjà aménagée à 3 voies d'Albertville à Cevins. Un aménagement à deux chaussées est projeté entre Cevins et la sortie Est de Moutiers sur 16,3 km.

La déviation de Moutiers, à deux voies en première phase, est en cours d'exécution sur 1 820 m. La déviation de Cevins, à deux voies, sur 2 800 m, est prévue au VI^e Plan.

Par ailleurs, la R.N. 202 entre Bourg-Saint-Maurice et Val-d'Isère, est exposée, en divers points, aux avalanches. De nombreux ouvrages paravalanches ont déjà été réalisés; ce programme doit être poursuivi.

EXPLOITATION DES TRANSPORTS ROUTIERS TERMINAUX

Cette exploitation est actuellement assurée par huit entreprises utilisant 33 cars en période de pointe.

Elle présente des caractères particuliers :

— Son exécution sur routes enneigées, qui rend très précieuse l'expérience des entreprises actuelles.

— La forte expansion prévisible dans les prochaines années,

— L'importance relative des pointes de trafic, impliquant la recherche de matériel en location pour les besoins temporaires,

— L'étroite coordination indispensable entre les exploitations ferroviaire et routière.

Pour faire face à ces divers impératifs, la formation d'un Groupement d'Intérêt Économique, comprenant les transporteurs routiers, la S.N.C.F., la S.C.E.T.A., le Département et les Communes desservies, a été mise à l'étude.

Un tel organisme, où les transporteurs conserveraient leur individualité, pourrait, tout en profitant de leur expérience, présenter une surface suffisante pour faire face aux besoins à venir. Il permettrait, par une liaison permanente, la régulation des transports ferroviaires et routiers aux gares d'échange, essentielle en période de pointe.

L'arrivée, en une matinée, de 18 trains complets de 715 voyageurs, et le transport de ceux-ci aux stations distantes de 20 à 30 km sur routes enneigées, exige la présence permanente, à côté du chef de gare S.N.C.F., d'un régulateur routier.

La S.N.C.F. et les entreprises routières entreprendront une expérience dans ce sens au cours d'une grande pointe de l'hiver 1972-1973.

Par ailleurs, la délivrance de billets directs, valables à la fois pour

le train et les services routiers en correspondance, sera développée.

L'aménagement des gares d'échange peut être utilement complété par certaines gares terminales de stations, semblables à celle réalisée à Courchevel.

* * *

L'expansion des stations de sports d'hiver de la Tarentaise engendre des transports caractérisés par de fortes pointes de trafic.

Les programmes d'investissements ferroviaires et routiers, l'organisation de l'exploitation, permettent d'y faire face, compte tenu de l'écrêtement obtenu pour la pointe des vacances de février, grâce à l'aménagement des zones en 1972. Il importe que ce résultat essentiel ne soit pas remis en cause.

Tous les modes de transport ont leur place dans le système d'ensemble. En particulier, le transport ferroviaire, complété par un transport routier terminal, doit normalement conserver son importance relative dans le trafic futur.

Ce résultat dépend d'une étroite coordination — au sens technique de ce terme — entre les deux modes de transport.

De plus en plus, le client doit se sentir confié à un système de transport, unique malgré la diversité des moyens et des exploitants, le conduisant à la station hivernale de façon confortable, rapide, et sûre.

Guy BONNEMOY

*Ingénieur Général
des Ponts et Chaussées*

Une réglementation ne vaut que si elle est appliquée. C'est une vérité d'évidence. Et la bonne application d'une réglementation est inséparable de son contrôle. Une réglementation sans contrôle et partant sans sanctions, serait plus nuisible qu'utile.

Dans le domaine du transport routier, le principe de la réglementation n'est généralement pas mis en cause, mais son respect laisse souvent à désirer. Les transporteurs ne sont pas opposés aux contrôles routiers, car ils comprennent qu'ils les protègent vis-à-vis de concurrents trop irréguliers et même vis-à-vis de leurs clients, mais ils redoutent la perte de temps que ces contrôles occasionnent; car les délais de route sont généralement très limités. Et ils sont tentés ensuite de rattraper le temps perdu en contravention avec les limitations de vitesse ou de temps de travail et parfois au préjudice de leur sécurité ou de celle des autres usagers de la route. Ils acceptent donc plus volontiers les contrôles faits au siège de leurs entreprises et souhaitent un partage plus satisfaisant entre les contrôles à domicile et les contrôles sur route.

La réglementation qui s'applique au transport routier s'exprime par un certain nombre de contraintes :

— accès à la profession.

— droits de transports sous forme de licences dans les secteurs contingents (zone courte, zone longue);

— fiscalité;

— tarification;

— charges des véhicules;

— temps de travail, de conduite et de repos;

— vitesse de circulation.

Ces contraintes répondent à des exigences économiques et sociales et délimitent le cadre dans lequel doit s'exercer l'activité routière pour la rendre compatible avec les autres activités nationales et spécialement avec les activités de transport.

UNE NOUVELLE FIGURE DU CONTROLE ROUTIER

DES OBJECTIFS PRIORITAIRES

L'objet principal du contrôle est justement de vérifier le bon respect de cette réglementation, afin de réaliser une juste égalisation des conditions de concurrence des entreprises et d'assurer la sécurité des déplacements sur route.

Mais il faut tout de suite faire deux observations : d'une part, la réglementation apparaît souvent aux yeux des professionnels d'une excessive complexité, au point même, disent-ils, que les conducteurs consciencieux peuvent se trouver involontairement en infraction sur un point particulier. Il est certainement nécessaire que la réglementation

tende vers plus de simplicité en s'attachant surtout à la poursuite des objectifs principaux rappelés ci-dessus, ce qui rendra automatiquement le contrôle plus rapide et plus aisément accepté.

D'autre part, la réglementation doit évoluer progressivement pour s'harmoniser avec les principes de la politique européenne des transports, qui tend à organiser une économie de marché dans les transports. Certaines contraintes vont donc progressivement s'atténuer notamment celles relatives au contingentement et à la tarification. D'autres, au contraire, subsisteront et tendront

même à devenir plus restrictives : celles concernant les poids et dimensions des véhicules, les temps de travail de conduite et de repos, et accessoirement celles relatives aux vitesses.

Le contrôle va donc se faire plus sélectif et s'adresser en priorité aux règles qui doivent constituer à long terme l'encadrement de l'activité de transport routier : règles relatives au poids des véhicules et aux conditions de travail des conducteurs, tout en restant provisoirement vigilant sur le respect du contingentement, en zone longue.

UNE ORGANISATION NOUVELLE DES CONTROLES

La réglementation qui s'applique au transport routier émane de plusieurs administrations :

— Ministère des Transports en ce qui concerne les droits de transport et la tarification;

— Ministère de l'Équipement pour les charges des véhicules;

— Ministère des Finances pour la fiscalité et les problèmes douaniers;

— Ministère du Travail et Ministère des Transports pour le temps de conduite et de repos des équipages.

Il est donc normal qu'à l'origine les contrôles aient été « diversifiés », chaque administration agissant de son côté et dans son propre domaine. Ce système devrait normalement conduire à la durée de contrôle la plus réduite, puisque chaque agent n'intervient que dans les limites de sa compétence. En revanche, il expose les intéressés à une répétition éventuelle des contrôles au cours d'un même trajet. Or, c'est justement la gêne causée par ces arrêts successifs qui suscite à juste titre les critiques des routiers.

Pour remédier à cet inconvénient, une circulaire d'août 1971 a institué les contrôles « concertés » impliquant la collaboration des diverses administrations à l'occasion des opérations de contrôle. Le transporteur se trouve ainsi libéré de tout contrôle ultérieur au cours de son déplacement. Mais l'expérience montre néanmoins que la durée du contrôle reste parfois excessive. Et le nombre élevé de participants a pu choquer certains transporteurs.

Ce système réclame de plus une préparation très poussée, l'établissement d'un programme de coopération avec les autres services intéressés. Le secret des emplacements de contrôle est plus difficile à conserver, en raison du nombre des participants et du fait que le calendrier doit être établi longtemps à l'avance.

La recherche d'une meilleure organisation du contrôle a conduit, après une étude de rationalisation des choix budgétaires portant sur les différentes formes possibles de contrôle, leur coût, leur efficacité et les gênes qu'ils peuvent entraîner pour les transporteurs, à rechercher une autre voie caractérisée par des

contrôles « polyvalents », qui sont actuellement expérimentés dans certaines régions mais dont les résultats ne permettent pas encore de dégager des conclusions définitives.

Comme le contrôle concerté, le contrôle polyvalent a l'avantage de soustraire le transporteur à plusieurs contrôles successifs au cours du même trajet. En revanche il peut, demander un temps supérieur à celui qui est nécessaire dans le cas des contrôles concertés puisqu'un seul agent est appelé à intervenir pour toutes les réglementations applicables, encore que la spécialisation des personnels de contrôle doive être un facteur d'accélération.

Mais ce système pose évidemment le problème de la formation des agents polyvalents, qui devront posséder une connaissance très étendue de toutes les questions concernant le transport routier.

Cette objection s'estompe toutefois dans la perspective d'un contrôle plus sélectif, orienté principalement vers les pesages et les temps de conduite et de repos des conducteurs.

UN MATÉRIEL APPROPRIÉ

C'est dans cette perspective que l'Administration s'attache actuellement à donner au contrôle un nouveau visage en utilisant toutes les possibilités que les techniques modernes peuvent lui ouvrir. En effet, ces contrôles peuvent être bénéficiaires de nouveaux équipements les rendant plus souples et plus rapides : les bascules semi-fixes et l'installation des controlographes à bord des véhicules.

Les pesages étaient effectués au début au moyen des bascules publiques disponibles dans les départements, mais dont l'implantation, quelquefois à l'écart de grands axes de circulation, rendait l'utilisation malaisée.

C'étaient donc les bascules mobiles du Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes qui ont d'ailleurs plus un rôle statistique que répressif, qui étaient utilisées pour déceler les véhicules en infraction. Mais outre leur fragilité, ces bascules présentent l'inconvénient de réclamer le recours à une équipe relativement importante de 8 personnes et sont finalement d'un emploi assez malaisé.

Une première amélioration a consisté dans la mise en place de ponts-basculés répartis tant aux principaux postes frontalières que sur les grands itinéraires. Parfois, cependant, il est arrivé qu'un pont non surveillé soit endommagé par des mains indécates.

On s'oriente actuellement vers un équipement semi-mobile constitué par des bascules électroniques de conception nouvelle, installées dans des fosses préalablement aménagées sur les aires de contrôle. Cet équipement associe la souplesse des bascules mobiles au faible coût d'usage des ponts-basculés et devrait constituer dans un proche avenir l'appareillage standard des équipes de contrôle.

Dans le domaine des temps de conduite, c'est l'installation du controlographe à bord des véhicules, progressivement obligatoire à partir du 1^{er} janvier 1973, qui doit apporter l'enregistrement automatique de toutes les données intéres-

sant le travail des conducteurs à savoir :

- la distance parcourue par le véhicule,
- la vitesse du véhicule,
- le temps de conduite,
- les autres temps de présence au travail des membres de l'équipage,
- les interruptions de travail et les temps de repos journaliers.

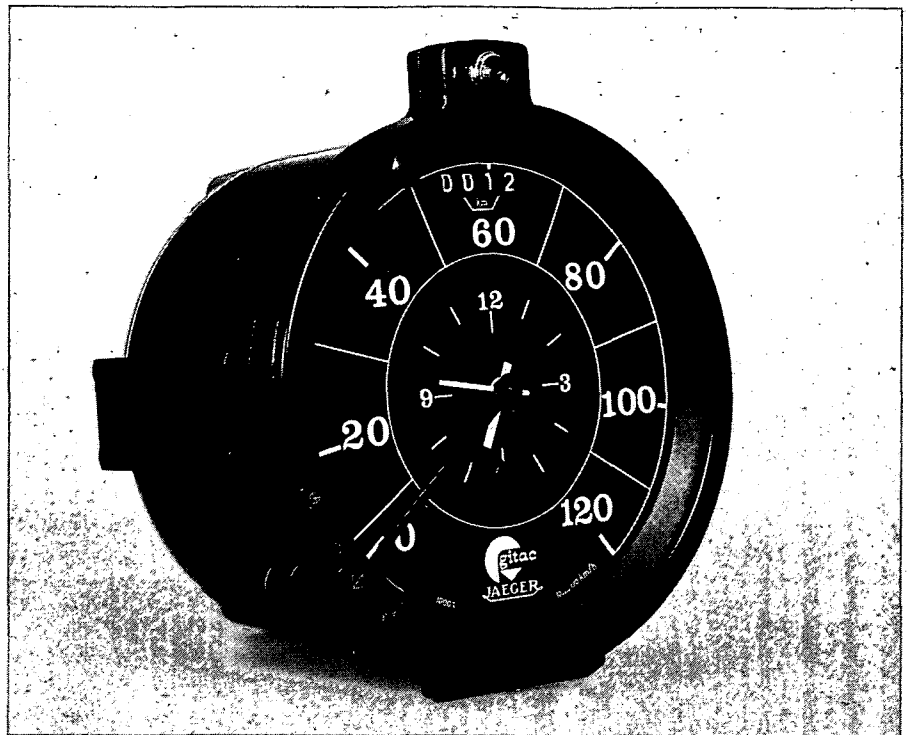
Ainsi, le contrôle sur route sera nettement amélioré par des enregistrements automatiques en particulier pour ces éléments essentiels que sont le poids des véhicules et les temps de conduite, limitant les durées d'investigation et apportant une gêne minimum aux transporteurs.

Mais ces enregistrements n'excluront pas le maintien de contrôles plus complets par des équipes spécialisées ou polyvalentes qui agiront peut-être plus souvent aux sièges des entreprises que sur route.

* * *

De toute manière, nous ne nous dissimulons pas que le contrôle tel qu'il est exercé actuellement, reste encore fragmentaire et parfois insuffisant. Le nombre de contrôles la nuit ou les jours fériés est trop limité. Le contrôle sur autoroute est pratiquement encore inexistant. De même, le nombre des aires de contrôle doit être progressivement augmenté.

C'est d'ailleurs la relative faiblesse de ses moyens qui a conduit l'Administration à rechercher une plus grande efficacité en concentrant ses efforts dans les domaines les plus importants à contrôler et en faisant appel à une autre organisation et à des moyens nouveaux (bascules, aires de contrôle, contrôle-graphie, habilitation des contrô-



Le tachygraphe est un enregistreur de marche dont l'installation sera obligatoire sur certains véhicules à partir de 1973

leurs routiers à constater les infractions).

Si le nombre élevé des infractions oblige actuellement de maintenir et même de rendre plus intenses certains contrôles, il faut dire, à la décharge des transporteurs, que la responsabilité de leurs infractions peut parfois incomber aux expéditeurs. L'exemple classique est fourni par les transports de bois qui sont trop souvent en surcharge. Plusieurs transporteurs ont d'ailleurs demandé à pouvoir utiliser les bascules de l'Administration pour pouvoir vérifier leurs chargements. Les surcharges sont également fréquentes dans les transports de matériaux et de betteraves et toujours par le fait des chargeurs.

En conclusion, le contrôle s'attache à refréner les attitudes excessives auxquelles peut donner lieu le trans-

port routier, que ce soit en matière de poids d'essieu ou de véhicule, ou de temps de travail. Contribuant à l'amélioration de la sécurité sur la route, il a pour effet de rendre plus égales les conditions de la concurrence entre transporteurs. La prise de conscience de son utilité par la profession et les mises en garde récentes des organisations professionnelles contre les fraudes constituent aussi un élément très encourageant pour l'avenir. Son rôle reste donc essentiel et il contribue, à sa manière, au progrès de cette activité essentielle de l'économie moderne qu'est le transport routier.

Roger SILVESTRE

Inspecteur Général du Travail
et de la Main-d'Œuvre des Transports

Robert DEVOUGE

Ingénieur Général
des Ponts et Chaussées

2. L'organisation des services publics de transports

SERVICE PUBLIC et ENTREPRISES PUBLIQUES

dans les transports terrestres

La notion de service public est une des plus classiques du droit français. Ce qui ne veut pas dire cependant que l'opinion publique ait une claire vision de ce qu'elle recouvre. Et la confusion s'installe d'autant plus facilement dans les esprits qu'on ne distingue pas toujours entre la mission de service public et les entreprises qui en ont la charge.

Les entreprises publiques sont de constitution relativement récentes. Elles sont le fruit d'une évolution qui a conduit l'État à assurer directement certaines responsabilités dans

le domaine économique et social, particulièrement mais non exclusivement là où la bonne marche d'un service public est en cause. Elles résultent très souvent d'une nationalisation d'entreprises ou de compagnies qui primitivement fonctionnaient sous un statut d'entreprise privée.

Leur origine même associe donc souvent les entreprises publiques à l'exécution d'un service public au point qu'on a tendance à confondre les deux notions. Or si pour une entreprise de transport urbain

comme la Régie Autonome des Transports Parisiens, la fonction de service public est assurément dominante, il n'en n'est pas forcément de même pour toutes les entreprises publiques de transport — on y reviendra — et le cas de Renault montre qu'une entreprise publique peut parfaitement exister dans le domaine le plus classique de l'industrie et y être en compétition avec des sociétés à statut privé. Les liens entre ces deux concepts de service public et d'entreprises publiques méritent donc d'être précisés avec soin.

MISSION DE SERVICE PUBLIC

Pour bien distinguer le service public de l'organisme qui l'assure, quelle que soit sa nature juridique, c'est de **mission de service public** qu'il convient de parler. Une telle mission naît le jour où la collectivité, en vue de l'intérêt de ses membres, décide de faire tenir dans des conditions particulières, notamment de continuité et d'égalité de traitement assurée à tous, certaines fonctions qu'elle juge indispensables et qui ne pourraient être convenablement remplies par l'initiative privée seule; en d'autres termes, c'est la nature de la mission à accomplir qui lui confère le caractère de ser-

vice public quand l'intervention de la puissance publique devient nécessaire à son accomplissement.

Ainsi, tant que les besoins de l'alimentation en eau ont pu être satisfaits par des moyens individuels (le puits par exemple) ou par des entreprises privées (les porteurs d'eau des villes d'autrefois), il n'y avait pas à créer des moyens particuliers pour les satisfaire. Mais quand les villes ont pris de l'ampleur et que les civilisations ont connu un certain raffinement, il a fallu créer des distributions publiques et des réseaux et soit les placer

dans le champ d'action des pouvoirs publics — c'était vraisemblablement le cas de certaines villes de l'antiquité — soit les confier à une responsabilité privée moyennant certaines obligations particulières et sans doute aussi certaines protections. On a vu alors apparaître la mission de service public avec son cortège de conditions, de servitudes et d'avantages qui la distinguent de toute autre entreprise.

Selon les circonstances, telle fonction collective peut relever ou non du service public. Pendant la guerre, en période de pénurie, le ravitail-

lement en relève; il doit être organisé en conséquence et les commerçants doivent se plier à des règles édictées par la puissance publique — on les qualifiera plus loin d'obligations de service public — qui font qu'ils ne peuvent exercer leurs activités selon les principes ordinaires du droit applicables à leur profession. De même l'information tend dans certaines circonstances à être assimilée à un service public en raison des exigences particulières qui découlent de l'usage des moyens modernes de communications; les services de santé, autrefois entièrement assurés par l'initiative privée, entrent de plus en plus dans l'orbite du service public.

Il en est de même — et de longue date — des services de transport urbain. Les conditions dans lesquelles, il y a deux à trois siècles, se sont exercées les premières entreprises de transport public dans Paris sont déjà très caractéristiques de la mission de service public : obligation de chargement, tarification plus ou moins imposée, qualité de service et, en contrepartie, protection contre une concurrence abusive et contingentement de l'accès à la profession. Ainsi les premiers traits du service public sont-ils apparents dans les ordonnances et décrets royaux qui ont organisé cette activité.

Les anciennes compagnies de chemin de fer créées au siècle dernier, avaient aussi incontestablement des missions de service public. Mais lorsque la concurrence des autres modes de transport s'est faite plus vive, l'État, plutôt que d'organiser plus clairement ses rapports financiers avec ces compagnies et en raison de la nécessité de prévoir alors un contrôle plus strict de leurs activités, a été conduit à les regrouper dans une société nationale, érigée ensuite par beaucoup en un modèle du service public. Sans doute d'autres voies étaient théoriquement possibles. Dans les circonstances de l'époque elles ne pouvaient aboutir.

Mais, au fil des ans, certains défauts de la construction juridique qui est à l'origine de la Société

Nationale des Chemins de Fer Français, accentués par la manière dont elle a été appliquée, sont apparus de plus en plus clairement : autonomie d'action insuffisante de ses dirigeants, donc impossibilité de poursuivre une politique à long terme notamment dans le domaine commercial et dans celui des investissements, absence d'objectifs appropriés pouvant orienter et sanctionner leur gestion, engagements inutiles de la puissance publique dans des domaines d'action qui pouvaient et devaient être laissés à l'initiative de l'entreprise, et pour finir, coût élevé payé par la collectivité pour des services qui apparaissent parfois d'une utilité douteuse. Le rapport établi il y a quelques années au sujet de la réforme des entreprises publiques par un groupe de travail que présidait M. Simon Nora, a mis en évidence l'utilité de les traiter d'avantage en « entreprises » et d'isoler les **obligations de service public** qui pouvaient être imposées à certaines d'entre elles, en les assortissant d'un régime financier spécifique.

C'est ainsi que les contraintes particulières des missions de service public ont été plus nettement mises en lumière malgré la difficulté qui subsiste souvent pour les cerner parfaitement. Et à la marge, le doute peut subsister dans certains cas sur la nature de certaines obligations. Ainsi de la nécessité d'assurer les transports de pointe. Si pour les pointes journalières des transports urbains, il y a probablement sans contestation aucune, obligation de service public, il y a peut-être, pour les pointes de trafic ferroviaire qui correspondent aux départs saisonniers en vacances, un simple impératif commercial. Refuser d'assurer de tels services nuirait grandement, dans l'esprit du public, à l'image dont bénéficie l'entreprise.

D'autres exemples, tirés du domaine des transports, peuvent être donnés où la limite de l'obligation de service public est difficile à tracer.

Ainsi l'anticipation sur la demande pour desservir un quartier périphérique en construction apparaît-

elle souvent comme une obligation de service public. Elle est pourtant aussi une nécessité pour réagir contre certaines formes de concurrence. Les sociétés qui installent les premières stations-service dans un quartier en voie d'urbanisation où sur une autoroute encore inachevée le font dans leur intérêt commercial et le plus souvent sans demander une aide particulière.

De même le niveau du confort à offrir dans les voitures de transport public aux habitants d'une ville donnée, est aussi à la limite de l'obligation de service public. Ce peut être en effet l'instrument de la politique commerciale de l'entreprise et tous ceux qui se soucient de promotion des transports publics ont à l'esprit la préoccupation d'apporter à leur clientèle des prestations de meilleure qualité. Mais si les tarifs qui lui sont imposés sont exagérément bas, l'entreprise ne pourra guère tirer profit d'une politique de qualité de service et sera donc tentée de négliger le confort et de se contenter de faire circuler le matériel le plus vétuste.

Les services de soirée et des jours de fête entrent-ils vraiment dans la liste des obligations de service public ? Cela aussi est discutable dans la mesure où l'entreprise peut tenir à assurer à ses clients un service aussi complet que possible. Mais la collectivité peut chercher à faciliter à tous, l'accès à certains équipements culturels et à lutter contre l'isolement de certaines catégories sociales. Là encore le problème de la tarification devient capital car le prix de revient de tels services peut être plus élevé. Les médecins ou les pharmaciens de garde au cours des mêmes périodes remplissent aussi, en quelque sorte une obligation de service public mais ils ne reçoivent d'autre compensation que les faibles suppléments de tarifs qu'ils n'appliquent d'ailleurs pas toujours.

Un dernier exemple, souvent controversé, est celui des services cadencés mis en place par la S.N.C.F. pour relier certaines villes importantes, tels ceux qui sont organisés entre Thionville - Metz - Nancy

et Lunéville sous le nom de METRO-LOR. Peut-être la création d'un tel service aurait-il pu résulter d'une simple initiative commerciale de la S.N.C.F.; il en a été ainsi dans d'autres cas; la rentabilité par rapport aux coûts marginaux étant assurée en peu de temps, cela aurait justifié, dans une optique de profit pur, une légère anticipation sur les besoins, pour favoriser le développement de la clientèle en devançant la concurrence. En réalité, on sait qu'il a fallu dans ce cas une initiative précise de l'État, soucieux de faciliter et d'accélérer les échanges à l'intérieur de la métropole lorraine et d'en assurer ainsi l'unité. Le recours à « l'obligation de service public » a donc été nécessaire.

A la lumière de ces exemples, il est maintenant possible de chercher à mieux caractériser ce qui fait l'obligation de service public, obligation qui est la raison de l'intervention des pouvoirs publics et sans laquelle il n'y a pas de mission de service public proprement dit.

Imposer une obligation de service public est indispensable à la puissance publique quand elle estime nécessaire que certaines fonctions soient remplies dans l'intérêt général et qu'elles ne peuvent l'être par des entreprises privées ou publiques sans une organisation particulière; la puissance publique intervient alors particulièrement :

- en protégeant les entreprises qui en sont chargées;
- en leur assurant certaines compensations financières.

La notion d'obligation de service public est donc étroitement liée à la notion de niveau de service et par conséquent implique un contrôle de la puissance publique pour le respect de ce niveau. Comme le niveau souhaité peut changer, cela veut donc dire que la puissance publique peut, à tout moment, demander une adaptation du service pour satisfaire des objectifs qui lui

sont propres (exemple un objectif d'urbanisme dans le cas de METRO-LOR).

Cette notion implique aussi souvent des mesures particulières que la puissance publique est amenée à prendre pour faciliter l'exercice de l'activité en cause, par dérogation aux règles courantes de droit. Ce peut être ainsi le fait de réserver un monopole à l'entreprise qui en est chargée. Il peut s'agir aussi de mesures financières, comme des versements réguliers couvrant des charges particulières imposées à l'entreprise.

OBLIGATIONS DE L'ENTREPRISE ET MESURES SPÉCIFIQUES PRISES PAR LES POUVOIRS PUBLICS

Ces deux caractères conduisent à l'idée qu'une sorte de **contrat** s'établit entre les deux partenaires, contrat qui prend les caractères propres à ceux du droit administratif. La plus grande clarté dans les relations entre puissance publique et entreprise conduit donc à souhaiter que soient explicitées autant que possible la nature des obligations imposées et les contreparties accordées par la collectivité. Bien des difficultés proviennent du fait que de tels contrats ont le plus souvent un caractère implicite ou sont mal formulés ce qui complique donc la situation juridique des entreprises.

Ainsi une entreprise apparaît-elle véritablement comme chargée d'une mission de service public lorsqu'un contrat — quelle qu'en soit la forme — la lie à la puissance publique pour la charger, moyennant une compensation appropriée et dans des conditions exorbitantes des rapports privés, de la réalisation d'une fonction collective indispensable qui ne peut être assurée autrement.

Une telle définition fait bien nettement apparaître que rien n'exclut — en droit comme en fait — l'intervention d'entreprises privées dans

les missions de service public. C'est bien entendu le cas pour la plupart des entreprises de transport urbain et de transport rural. C'est souvent ce qui se passe également pour les services de ramassage des ordures ménagères par exemple. Des liens d'une nature particulière unissent alors les entreprises à la puissance publique.

Un autre exemple peut être tiré des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Elles rendent un incontestable service public en construisant et en exploitant ces infrastructures. Mais elles ne le peuvent que dans certaines conditions figurant à leurs contrats de concession qui précisent leurs obligations, — lesquelles excèdent souvent leur simple intérêt commercial — qui définissent aussi les avantages que les pouvoirs publics leur accordent (financement, non-concurrence sur le même itinéraire, etc.) et les conditions du contrôle qui s'exercera sur elles.

Si finalement un lien étroit paraît pouvoir être établi entre la notion d'obligation de service public et celle de contrat entre la puissance publique et une entreprise, encore faut-il bien reconnaître qu'il s'agit là d'un contrat d'une nature particulière qui diffère du contrat administratif de type courant comme celui qui concerne les marchés de travaux ou les contrats de service que passent couramment les pouvoirs publics dans les conditions habituelles du droit administratif.

Ce qui distingue en effet les obligations imposées à un transporteur urbain de celles qui régissent par exemple les rapports d'une municipalité avec l'entreprise qu'elle charge régulièrement de nettoyer son hôtel de ville, c'est la nature même des activités qui sont en cause, c'est la mission de service public au sens où on l'a précédemment défini. De cette nature particulière découleront les caractères propres à ce type de contrat avec les exclusivités qu'il comporte le plus souvent, les obligations qu'il impose et les compensations qu'elles appellent.

ENTREPRISES PUBLIQUES

Après avoir ainsi explicité quelles étaient l'importance et les particularités de la mission de service public, et après avoir distingué entre cette mission et l'organisme qui l'assume, il paraît utile de revenir sur la notion d'entreprises publiques et de voir quelles en sont les contours.

Il ne s'agira pas toujours, et l'exemple de la Régie Renault a été cité dans cet esprit, d'assurer un service public. C'est donc que les entreprises publiques ont un rôle plus vaste que la mission de service public et que leur vocation est plus complexe.

Un des objectifs du rapport qui a été confié il y a quelques années à un groupe de travail que présidait M. Simon Nora, fut justement de dégager le rôle, vis-à-vis de l'État, et les conditions de gestion des entreprises publiques. Et ce rapport met en lumière le fait que les entreprises publiques n'avaient pas été jusqu'ici assez considérées comme des entreprises. Sous prétexte de service public, on avait affadi chez elles le sens des responsabilités de gestion, détruit le ressort que peut procurer la poursuite d'une stratégie d'entreprise bien déterminée et fait passer au second plan le souci de l'efficacité économique, du progrès de la productivité et du développement de l'innovation. Le grand mérite de ce rapport a donc été de rappeler que ces entreprises ont aussi un rôle éminent à jouer comme outil économique au service de l'État et que leur réussite dans ce domaine sera d'autant plus aisée que leur gestion pourra s'exercer dans des conditions inspirées de celles qui régissent la gestion des entreprises privées.

Le principe fondamental à respecter est celui de l'**autonomie de gestion**. Les dirigeants de ces entreprises doivent pouvoir la recouvrer, sous réserve d'un contrôle a posteriori toujours nécessaire puisque l'État reste le principal, sinon l'unique, actionnaire.

Tel a été l'un des caractères principaux de la réforme des

rapports entre l'État et la S.N.C.F. dont les principes ont été fixés dans le contrat de programme de juillet 1969 et dont la forme juridique nouvelle a été trouvée dans la nouvelle convention approuvée en avril 1971.

Cela ne signifie pas bien entendu que l'État puisse se désintéresser de la gestion des entreprises publiques. Il en fixe la mission; il leur définit certains objectifs économiques; il les utilise comme instrument de sa politique sociale en cherchant à leur faire jouer dans ce but un rôle moteur; il intervient auprès d'elles comme banquier ou comme actionnaire dans les décisions de financement des investissements principaux; il veille au maintien d'un environnement économique sain où la concurrence doit s'exercer sur des bases loyales chaque fois que l'entreprise publique agit dans un secteur économique où interviennent d'autres sociétés privées.

Mais sous réserve d'une égalisation convenable des conditions de concurrence, rien ne doit empêcher l'entreprise publique de développer ses activités, de rechercher de nouveaux marchés, de faire preuve du sens commercial le plus développé. Rien ne doit non plus empêcher ces entreprises d'abandonner certaines activités obsolètes ou dépassées; tout doit même les y inciter, sous réserve, dans certains cas, qu'une telle voie ne soit pas socialement inacceptable ce qui pourrait alors conduire l'État à imposer certaines obligations et à les compenser financièrement.

La réforme de la S.N.C.F. et la politique des contrats de programme passés avec elle, entrent tout à fait dans cette perspective d'un renforcement de l'autonomie de ses dirigeants.

L'exemple de la R.A.T.P., autre principale entreprise publique du secteur des transports terrestres, ne répond cependant pas aussi bien à cette définition de l'entreprise publique et des rapports qu'elle doit entretenir avec l'État. C'est que

la mission de cette entreprise est nettement plus dominée par l'institution de nombreuses contraintes de service public. Il paraît utile de s'arrêter un instant à ce cas.

La Régie est une entreprise de transport public urbain. Elle exploite un réseau souterrain et un réseau de surface dans un secteur géographique où, aux lignes de banlieue de la S.N.C.F. près, elle dispose d'un monopole. La concurrence à laquelle elle est soumise peut très difficilement être organisée de façon saine selon des principes d'équilibre qui permettent de faire jouer librement l'offre et la demande; il s'agit en effet non pas d'une concurrence venant d'autres entreprises, mais de la concurrence de l'automobile privée. Le client ne se place pas en face d'offres présentées par deux entreprises distinctes entre lesquelles il pourrait exercer son choix; ce client est juge et partie, puisque c'est lui qui possède la voiture concurrente de l'autobus et du métro et que rien n'a permis jusqu'ici de faire en sorte qu'il établisse des comparaisons sur des bases économiques convenables. Il sous-évalue le coût marginal de sa voiture et quand il roule dans les rues proches de la saturation, il est très loin de payer les coûts sociaux qu'il engendre.

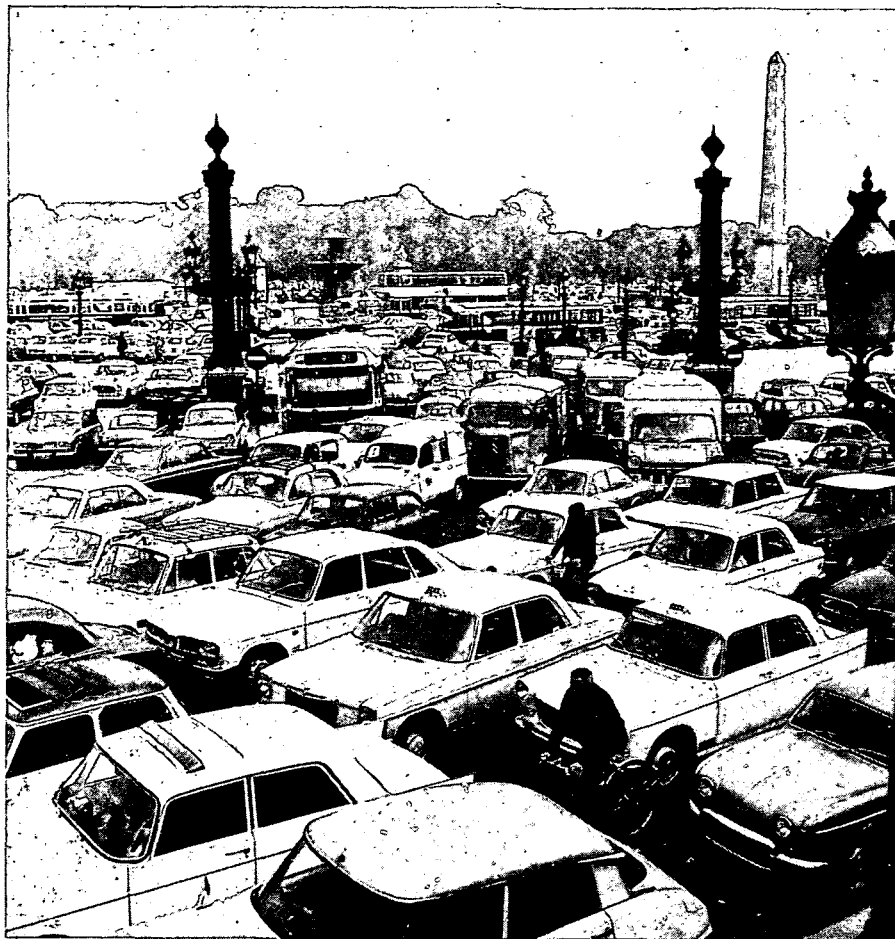
Il n'y a donc pas un correct fonctionnement du « marché » du transport urbain au sens habituel de ce terme, car le jeu en est, irrémédiablement sans doute, faussé. La gestion de la Régie ne peut par conséquent être guidée par un objectif d'adaptation aux mécanismes de l'économie de marché. Certes un marché existe et la Régie comme toute entreprise de transport urbain d'ailleurs doit l'aborder avec le souci d'apprécier au mieux les besoins de sa clientèle et de chercher à y répondre. Mais en raison notamment des conditions dans lesquelles les tarifs peuvent s'établir, face à la concurrence de l'automobile, la satisfaction de cette clientèle ne peut avoir une sanction économique indiscutable qui soit le moteur de la gestion de l'entreprise.

Un autre élément intervient pour biaiser le fonctionnement du marché et contrecarrer les efforts de productivité de l'entreprise. Il s'agit des règles de fonctionnement de la circulation urbaine, dans laquelle s'engluent les autobus. Il faudrait faire preuve de beaucoup plus de rigueur dans l'application des règlements relatifs au stationnement et à la circulation en ville, pour relever le niveau des services de transports collectifs.

Enfin, l'environnement social a aussi un rôle très lourd sur la gestion de l'entreprise. Puisque le service reste médiocre, la clientèle est surtout formée de ceux qui n'ont pas le choix; elle ne peut supporter des tarifs élevés et, de plus, les mauvaises conditions de transport font qu'il n'est pas socialement acceptable de lui demander un effort financier plus grand tant que le service n'est pas amélioré. On en revient donc au problème de l'amélioration du niveau des services qui implique entre autres une conversion des usages en matière de police de la circulation et du stationnement.

Ces considérations sur le transport urbain mettent bien en évidence le fait que pour la Régie, le caractère de service public est écrasant. Cette entreprise est vouée pour l'essentiel, à la satisfaction d'un tel service, selon des mécanismes qui s'éloignent considérablement de ceux de l'économie du marché. De plus, elle ne peut recevoir la liberté de ses prix de vente, ou tout au moins cette liberté ne pourrait-elle s'exercer qu'à l'intérieur d'un encadrement très étroit, en raison de leur caractère social très marqué. Il s'agit donc d'une entreprise d'une nature très particulière et son nom de Régie corrobore ce point de vue.

Ceci ne veut pas dire cependant qu'une amélioration des conditions extérieures de sa gestion soit impossible, ni surtout qu'une plus grande autonomie de décision ne puisse être conférée à ses dirigeants. De nombreuses réflexions ont déjà été tentées dans ce but et, mettant à part toutes les contingences qui ont contrecarré leur plein aboutissement, on peut penser qu'elles pourront un



Un autre élément... la circulation urbaine.

jour reprendre après une clarification qui portera à la fois :

- sur la nature, la portée et le coût des obligations de service public imposées par l'environnement dans lequel la Régie doit exercer ses activités;

- sur la hiérarchie des objectifs à moyen ou long terme autour desquels une gestion prévisionnelle pourra correctement s'organiser.

De tels propos, qui concernent la Régie, ne doivent bien entendu être transposés qu'avec la plus grande prudence en ce qui concerne les transports urbains de province. Dans un grand nombre de cas, ils sont assurés en effet par de véritables entreprises privées (et non publiques), avec un risque de gestion réel.

La tendance, de plus en plus grande dans les villes moyennes ou

importantes, à transformer le cadre juridique dans lequel s'exercent leurs activités, en passant du système de la concession au système de l'affermage voire de la simple régie, est l'indice des difficultés grandissantes à donner au transport urbain un caractère d'entreprise. C'est en effet que les contraintes de service public envahissent progressivement le domaine d'action de ces entreprises.

Le but des **contrats de programme** que l'Administration cherche justement à promouvoir pour mieux organiser les rapports entre l'État, les collectivités concédantes et les entreprises de transport urbain est donc d'obtenir dans ces villes une clarification comparable à celle que l'on a souhaité plus haut pour la Régie. Mais la complexité et

l'acuité des problèmes sont sans commune mesure avec ceux de la région parisienne, le nombre d'acteurs ayant un rôle dans les décisions est plus réduit et le rôle économique et social du transport public, toutes proportions gardées, est moindre. En sorte qu'on doit garder espoir

d'éviter la totale transformation de ces entreprises privées en simples régies publiques.

A travers cette discussion des problèmes du transport urbain, on voit plus clairement apparaître la nécessité d'une exacte appréciation des charges que les obligations de ser-

vice public peuvent conférer aux entreprises. Il est nécessaire d'y insister en terminant, ce que nous disons pour les entreprises publiques pouvant dans ce cas s'appliquer aussi mutatis mutandis aux entreprises privées auxquelles un rôle de service public est confié.

LA COMPENSATION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

On a longtemps englobé dans le terme tantôt pudique, tantôt scandaleux, de déficit, l'effet sur les comptes de gestion, des obligations de service public. Une correcte compensation financière de ces obligations aurait parfois fait apparaître un bilan équilibré voire positif. Cela a été le cas plusieurs années consécutives, dans le passé, pour la S.N.C.F. comme son actuel Directeur Général M. Roger Guibert l'a démontré il y a deux ans dans un article paru dans la revue « Transports ».

Le mérite de la réforme des entreprises publiques inspiré des recommandations du rapport Nora a été de conduire à une vue plus claire de la portée financière des contraintes imposées par l'État à ces entreprises, de façon à ce que les comptes ne soient pas faussés et que la gestion des entreprises puisse en être rendue plus dynamique.

Dans l'exposé fait le 22 octobre 1971 devant l'Assemblée Nationale, le Premier Ministre, M. Chaban-Delmas rappelait deux principes fondamentaux de financement des entreprises publiques :

— « **assurer aux entreprises publiques un financement normal pour leurs charges normales** » (et, parmi ces financements normaux, le Premier Ministre entendait notamment les tarifs et l'emprunt);

— « **pas de charges exceptionnelles sans un financement correspondant** » (et le Premier Ministre regrettait la paralysie à laquelle on condamne les entreprises auxquelles on impose, sans compensation adéquate, des charges qui n'ont « aucun lien avec leur vocation d'entreprises »).

Ainsi la recherche d'une compensation exacte des charges de service public devrait-elle inspirer une bonne part des réflexions économiques dans les prochaines années.

Dans la nouvelle convention passée en 1971 avec la S.N.C.F., ont été déjà posés les principes et les modalités de calcul des compensations dues par l'État à la Société Nationale en fonction des obligations qui lui sont imposées.

Les principales concernent actuellement :

- la compensation des tarifs réduits imposés à l'entreprise, par exemple en faveur des familles nombreuses ou des militaires, et celle des moyens excédant les besoins normaux du Service ou fournis à des prix non commerciaux comme c'est le cas pour le transport de certaines denrées de certaines régions;

- le régime de retraites des cheminots dans la mesure où la Société Nationale subit une charge anormale du fait de sa non-adhésion aux régimes généraux de retraites (1);

- les charges des passages à niveau que l'État et la Société Nationale se partagent en raison du fait que ce sont des dépenses communes du chemin de fer et de la voirie;

- les charges des services omnibus de voyageurs maintenus à la demande de l'État ou des collectivités locales;

(1) Il ne s'agit pas là à proprement parler d'une obligation de service public mais d'une restitution de sommes qui auraient été reversées par les régimes de retraites au personnel d'une entreprise ordinaire placée dans la même situation et qui aurait cotisé à ces régimes.

- les charges d'infrastructure qui sont plus des charges de normalisation du régime du chemin de fer, par rapport à celui de ses concurrents routiers ou fluviaux, que des charges de service public proprement dites; mais elles concourent à l'égalisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transport, dans les conditions proposées en 1969 par le rapport sur la solution intérimaire relative à l'imputation des charges d'infrastructure établi par la Commission interministérielle que présidait M. l'Ingénieur Général Daniel Laval.

La S.N.C.F. reçoit aussi pour la banlieue parisienne certaines compensations spécifiques dont le calcul se fait d'une façon globale en vue du rétablissement de l'équilibre d'un compte conventionnel. Certains raffinements doivent être possibles à ce sujet. Ils sont sans doute liés aux progrès à accomplir par la réflexion économique dans le domaine de la compensation des obligations de service public relatives aux transports urbains.

A ce sujet, l'imagination s'est parfois donné libre cours pour trouver des motifs de compensation, sinon toujours pour donner des règles précises et indiscutables de calcul. On en donnera ci-dessous quelques-uns :

— l'absence d'une correcte taxation des coûts sociaux du transport automobile privé; il serait alors logique d'apporter aux transports en commun une aide qui soit la contrepartie de celle que la puissance publique apporte à la voiture particulière en ne lui faisant pas supporter les nuisances et les coûts qu'elle entraîne en ville;

— la mise en service de moyens excédentaires pour contribuer à la politique d'urbanisme par anticipation sur la demande de transport (ce qui est demandé aux entreprises dépasse parfois ce que commande leur seul intérêt commercial);

— la compensation d'inégalités de traitement, résultant du non-respect de la réglementation édictée au sujet de la circulation et du stationnement; il en résulte une perte de clientèle et une dégradation de la vitesse commerciale qu'on peut assez aisément chercher à appréhender par le calcul;

— les économies d'échelle que procurent les transports publics, dispensant ainsi à la collectivité, pour faire face aux déplacements en heures de pointe, de lourds investissements de voirie et permettant aux automobilistes d'éviter le surcroît de congestion routière qui résulterait de l'absence de transports publics.

D'autres motifs d'intervention peuvent être invoqués. Maintes suggestions ont été faites à ce sujet au cours du symposium sur l'économie des transports, organisé par la Conférence européenne des Ministres des Transports qui s'est tenue à La Haye en octobre 1971.

A ces obligations de différente nature, il convient enfin, dans un cadre plus général qui dépasse celui des seuls transports urbains, d'ajouter l'obligation tarifaire quand elle reste imposée aux entreprises.

La liberté tarifaire est une des revendications majeures de leurs dirigeants. C'est elle qui leur donne le mieux le sentiment d'avoir le comportement des gestionnaires du secteur privé. C'est peut-être aussi celle sur laquelle les pouvoirs publics sont le plus tentés de revenir en raison des conséquences sociales et aussi économiques des tarifs de transports; on dit plus haut pourquoi il est difficile qu'une telle liberté puisse,

avant longtemps tout au moins, être restituée totalement à la R.A.T.P.

Il n'en demeure pas moins qu'il y a là encore un domaine où il est malaisé d'apprécier exactement l'importance des compensations financières à apporter en cas de restriction à la liberté tarifaire. Un retard dans une hausse peut avoir un effet commercial et conduire à un afflux de clientèle. Tout dépend de calculs d'élasticité parfois difficiles à conduire et aussi, bien entendu, de la situation des transports concurrents. Le contrôle général des prix doit-il s'appliquer aux entreprises publiques dans les mêmes conditions que pour les autres entreprises? Il y a là un sujet d'autant plus controversé que les éventuelles compensations à accorder sont les plus difficiles à calculer. On en arrive là d'ailleurs à une limite de la notion du service public.

Pour les entreprises publiques, se prêter à des manipulations de tarifs en raison de leurs effets économiques généraux, est-ce encore remplir un service public? Cet aspect de leur rôle entre probablement très logiquement dans leurs missions comme le rôle d'entraînement vers le progrès social qu'on a noté précédemment; mais on peut incontestablement trouver, dans certains cas, un aspect si particulier et si lourd à cette mission qu'on peut y voir une sorte d'obligation de service public sujette à compensations particulières.

* * *

La notion de service public apparaît donc, au travers de cet article, liée à la notion d'un intérêt collectif à satisfaire, ce résultat ne pouvant être obtenu que par une intervention spécifique de la puissance publique. Certes les contours de cette notion restent parfois quelque peu flous. Une des raisons de l'imprécision qui semble l'entourer disparaît quand on distingue, comme on l'a

fait ci-dessus, entre le service rendu à la collectivité et l'organisme qui est appelé à le rendre. C'est en insistant sur cette distinction que l'on parvient le mieux à cerner le concept de service public.

Ceci étant, l'organisme ainsi chargé d'une mission de service public peut être privé ou public. Quand on est dans ce dernier cas, l'organisme peut revêtir la forme d'une entreprise et on doit se demander si la mission de service public la définit, toute entière. Telle a été une des découvertes faites, ces dernières années, par la réflexion administrative, découverte qui a orienté bien des réformes récentes ou en projet.

On a vu en effet que l'entreprise publique ne se réduit pas à la notion de service public, qu'elle peut souvent avoir une gestion et un comportement d'entreprise inspirés de ceux de l'entreprise privée et que pour l'État elle peut d'ailleurs jouer d'autres rôles qu'un simple rôle de service public. Mais il est des cas, en revanche, où le rôle de service public domine tellement l'organisme qui l'assume, qu'il en perd certains des caractères propres à l'entreprise.

Les obligations qui résultent des missions de service public ont des conséquences financières telles qu'elles justifient dans les comptes des entreprises des compensations spécifiques de la part de l'État où des collectivités qui les imposent. Si on parvient à isoler convenablement ces obligations, et à les rémunérer à leur juste coût, on peut alors espérer dégager des objectifs financiers plus clairs pour les entreprises publiques, les inciter à faire des progrès dans le domaine commercial et d'une façon plus générale rendre plus dynamique leur gestion. Tel est finalement le but profond des réformes récentes qui les ont concernées.

Bernard FÉLIX

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Adjoint au Directeur des Transports Terrestres

TRANSPORTS URBAINS :

DÉFENSE ET AVENIR DES RÉSEAUX DE SURFACE

En un temps où les problèmes de transports urbains retiennent, chaque jour davantage, l'attention des responsables locaux et nationaux, en raison de leur importance pour la qualité de la vie des citoyens, l'autobus apparaît parfois à certains comme une solution du passé et même une solution dépassée, au regard des techniques nouvelles ou classiques de transport en site propre qui sont partout proposées pour résoudre les problèmes de l'avenir.

Les raisons pour lesquelles l'image de marque de l'autobus s'est ainsi dévaluée sont trop connues pour qu'on y insiste :

— aux yeux de la clientèle, il rend un service dégradé, par rapport aux techniques concurrentes, du point de vue de la vitesse, de la régularité et du confort;

— aux yeux des responsables locaux, son déficit d'exploitation pèse de plus en plus lourd sur les budgets communaux, tout espoir de le résorber par des augmentations de tarifs devant être abandonné.

Nous présenterons cependant aujourd'hui la défense des réseaux de surface, en nous attachant surtout à retracer les principales actions menées en leur faveur, depuis le colloque tenu à Tours, en 1970, à l'initiative du Ministère des Transports, sur le problème des transports urbains.

Nous essaierons aussi d'imaginer leur avenir, au travers des perspectives que dessinent les premiers travaux de planification à long terme, entrepris dans les villes de province et des objectifs que se fixent les Pouvoirs Publics en Région Parisienne pour une réorganisation d'ensemble du réseau de surface de la R.A.T.P.

UN CONSTAT EN QUELQUES CHIFFRES...

La part des déplacements assurés par les transports collectifs croît, on le sait, avec l'importance de la ville (de 10 % dans les villes moyennes, à 30 % dans les métropoles régionales et 50 % en Région Parisienne). Cette proportion est encore beaucoup plus importante pour les déplacements à l'heure de pointe, en direction du centre (80 % en Région Parisienne).

Si l'autobus n'assure qu'une faible part relative des transports collectifs en Région Parisienne (20 %) il est évidemment, pour les villes de province, l'outil essentiel du transport public, avec plus de 90 % des transports publics urbains.

En Région Parisienne, dans les dix dernières années, alors que le métro et les chemins de fer de banlieue maintenaient leur trafic, les auto-

bus ont perdu 40 % de leur clientèle et 30 % de leur vitesse commerciale.

En province, la situation est souvent comparable notamment dans les villes importantes, avec une chute de trafic et de vitesse de l'ordre de 3 à 6 % par an.

Bien entendu, l'effet de ces deux facteurs sur les recettes et sur les coûts, joint à l'importance des charges salariales (60 % des frais d'exploitation) explique l'apparition puis la croissance brutale de déficits d'exploitation, qu'une hausse des tarifs maintenue dans la limite de celle des salaires, ne saurait résorber...

Ainsi, dans un environnement rendu peu favorable aux transports collectifs, en raison de la concurrence de la voiture individuelle, en

France comme dans la plupart des autres pays européens, les transports par autobus sont devenus plus particulièrement vulnérables :

— les progrès de productivité y sont limités à ceux de la conduite à un agent;

— les règles d'exploitation de la voirie qu'ils doivent partager avec la voiture individuelle sont fixées jusqu'à présent bien plus en considération du nombre de véhicules que du trafic assuré.

Les moyens propres à assurer, selon certaines théories économiques une imputation correcte à l'usage de chaque mode de transport des coûts d'usage des infrastructures n'ont pu encore être mis au point, en milieu urbain (contrairement aux progrès réalisés à ce sujet dans le domaine des transports interurbains de marchandises).

LES PREMIERS RÉSULTATS OBTENUS DEPUIS LE COLLOQUE DE TOURS (1970)

Cependant, tant au niveau des pouvoirs publics que de l'opinion, la nécessité d'inverser l'évolution des dix dernières années est devenue de plus en plus évidente.

En 1970, le Colloque de Tours, consacré aux transports urbains et qui a réuni élus, fonctionnaires, exploitants, usagers, a mis en lumière l'urgence d'une politique de promotion des transports collectifs dans les villes. Il apparaissait nécessaire d'engager une véritable réhabilitation des transports collectifs, susceptible d'avoir comme conséquence une amélioration générale des conditions de déplacement et de circulation, grâce au transfert d'usagers actuels des transports individuels vers les transports publics.

Si l'on se limite aux transports de surface, le bilan qui peut être présenté, dans le cadre des actions proposées, par le Livre Blanc de janvier 1971, fixant les conclusions de

ce colloque, est loin d'être négligeable :

AMÉLIORATION ET MODERNISATION DE L'EXPLOITATION DES RÉSEAUX EXISTANTS

— En Région Parisienne, la modernisation du réseau d'autobus urbains et de banlieue sera pratiquement achevée dans les deux prochaines années, l'ensemble du parc étant adapté à la conduite à un agent (taux de réalisation actuel 90 %). L'équipement en radiotéléphonie a été commandé sur tout le réseau urbain et la régulation expérimentée sur plusieurs lignes. Déjà près des deux tiers du parc ont moins de sept ans d'âge, ce qui fait du réseau de la R.A.T.P. l'un des plus modernes du monde;

— en province, le rythme des prêts de l'État pour la modernisa-

tion des réseaux d'autobus s'est accru de façon substantielle : dans le cadre d'un programme de 700 MF pour le VI^e Plan (contre 180 MF au V^e Plan) 65 MF puis 100 MF ont été attribués en 1971 et 1972, soit une progression de 50 % d'une année sur l'autre. La proportion du parc équipée pour la conduite à un agent passera de 77 % en 1971 à 86 % en 1972; l'objectif de 100 % en fin de Plan a toutes les chances d'être atteint.

— L'environnement institutionnel et réglementaire qui régit les conditions d'utilisation de la voirie par les transports collectifs a été, à compter de 1972, considérablement amélioré :

• De 1970 à 1972, le kilométrage des couloirs réservés aux autobus est en effet passé :

— à Paris de 26 à 53 km;

— en province de 7 à 40 km.



Matériel équipant la ligne 360
Expérimentation d'une desserte par minicar

A Marseille, par exemple, où une ligne d'autobus a pu être mise en couloirs réservés sur la quasi-totalité de l'itinéraire, l'augmentation de trafic et de vitesse commerciale a atteint + 20 % sur la ligne en cause.

- De nouvelles priorités sont données aux autobus au sein de la circulation générale (modificatif au Code de la Route);

- Des plans de circulation prenant en compte les transports collec-

tifs sont élaborés dans les principales villes, avec le concours financier de l'État.

— La discipline de l'usage de la voiture individuelle dans les zones encombrées des villes et le respect des priorités consenties aux autobus, ont été ou seront renforcés par :

- le doublement du taux des amendes pour infraction à la réglementation de la circulation et du stationnement, intervenu en juillet 1972, le produit des ressources

nouvelles allant désormais (selon les textes en préparation) aux collectivités locales qui pourront l'utiliser notamment pour l'amélioration de la circulation des transports collectifs;

- l'extension progressive du stationnement payant à Paris et dans les autres villes;

- la possibilité donnée aux agents assermentés des réseaux de transport public de relever les infractions commises dans les couloirs réservés.

PROMOTION COMMERCIALE

Par ailleurs, les expérimentations de lignes pilotes, de rues réservées, les recherches d'aménagement intérieur des autobus, se poursuivent à Marseille et Toulouse notamment. Des restructurations des réseaux sont aussi entreprises par les exploitants eux-mêmes (Lyon, Caen, Perpignan) qui ont permis des gains de clientèle de l'ordre de 7 %.

La conduite de ces expériences apparaît d'ailleurs difficile et onéreuse dans la mesure où des changements notables de comportement ne peuvent être observés que si certains seuils sont franchis dans la qualité du service offert au public et cela pendant un temps suffisamment long. L'étude de ces seuils et les possibilités de mise en œuvre d'une promotion globale du système de transports collectifs dans une ville moyenne est entreprise avec le concours de la municipalité et de la profession.

PROBLÈMES D'AVENIR

Mais c'est sans doute au travers du dernier thème du Colloque de Tours :

— Insertion des transports dans la planification urbaine que se trouvent posés les problèmes d'avenir les plus importants pour les transports urbains de surface.

Dans le cadre des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme

prescrits par la loi d'orientation foncière, les plans de transport d'agglomération vont être effectivement établis. Les directives nécessaires viennent d'être élaborées par les Ministères de l'Équipement, de l'Intérieur et des Transports et les méthodes préconisées sont expérimentées en plusieurs villes pilotes.

Ainsi, prenant Strasbourg pour exemple, des perspectives à long

terme pour le développement des transports urbains vont-elles être tracées et la cohérence indispensable entre plans d'urbanisme et transports assurée aux différents niveaux de prévision (schéma directeur, plan d'occupation des sols, programmation des infrastructures). Le développement du réseau de surface s'y inscrit, comme le complément indispensable d'une ou deux lignes de transport en site propre

susceptibles elles-mêmes d'un aménagement progressif.

Deux hypothèses ont été étudiées pour estimer la part future des transports collectifs dans la cité et dessiner le réseau correspondant :

— l'une en prolongation des tendances actuelles correspond à une stagnation de leur fréquentation et par conséquent, à une baisse sensible du pourcentage des déplacements qu'ils assurent;

— l'autre, qui suppose un renversement des tendances et une promotion vigoureuse de la qualité du service offert par les transports collectifs, correspond au doublement de leur clientèle, c'est-à-dire au

maintien approximatif de leur part dans les déplacements.

A quelle condition le réseau de surface peut-il apporter sa contribution à la réalisation de cette dernière hypothèse, qui peut apparaître comme très ambitieuse :

L'évolution qui se dessine en Région Parisienne suggère des lignes d'action aisément transposables aux grandes villes de province.

L'effort déjà fait pour mettre sur couloirs réservés certaines lignes d'autobus apparaît comme insuffisant : les couloirs sont trop courts, parfois mal respectés, inexistant dans certaines parties du territoire (en banlieue notamment).

Il semble, cependant, que les esprits soient prêts maintenant à accepter des mesures beaucoup plus radicales.

C'est dans cet esprit que, en complet accord avec le Ministère des Transports, la Préfecture de Région et la R.A.T.P. ont entrepris l'étude d'une réorganisation d'ensemble du réseau de surface, qui devrait constituer un élément majeur du plan de transport et de circulation de la Région Parisienne.

Cette réorganisation vise deux objectifs :

Elle tend d'abord à garantir aux transports collectifs de surface une vitesse commerciale satisfaisante et



Métro régional. Station de Rueil-Malmaison

stable, grâce à leur séparation systématique d'avec la circulation générale.

Pour être compatible avec une utilisation rationnelle de la voirie, cette séparation implique une concentration des flux d'autobus sur un maillage qui sera plus lâche que la trame des lignes actuelles; ceci imposera de légères modifications des itinéraires. En outre, on isolera mieux ces couloirs du reste de la chaussée grâce à une séparation physique systématique (bordures légères, plots) de manière à en assurer un meilleur respect par les automobilistes, et l'on équipera certains carrefours critiques de feux spéciaux permettant aux autobus de les franchir plus facilement.

Une telle politique permettra de pénaliser au minimum la circulation générale, ce qui est de nature à la rendre beaucoup plus facilement acceptable.

La restructuration du réseau vise par ailleurs à mieux satisfaire la demande des usagers, grâce à une redéfinition du tracé des lignes existantes. Il s'agit en particulier, à l'intérieur de Paris, d'assurer une meilleure complémentarité avec le réseau du métro et pour les lignes d'autobus de banlieue, d'améliorer les rabattements sur le réseau S.N.C.F. et le R.E.R. et de prolonger certaines d'entre elles des portes de Paris vers certains nœuds importants du réseau métropolitain, de façon à rendre plus facile la diffusion des usagers dans Paris.

Tout porte à croire que pour la collectivité le bilan de ces mesures sera largement positif.

Sa rentabilité directe, c'est-à-dire le nombre d'heures gagnées par les usagers actuels des autobus rapporté à des investissements somme toute modiques (il faut en moyenne 400 000 F pour équiper très convenablement un kilomètre de couloir réservé) sera élevée.

En donnant une valeur monétaire comprise entre 5 et 10 F à l'heure

de déplacement, ainsi qu'on le fait habituellement, cette rentabilité pourrait atteindre plus de 100 %. Autrement dit, l'investissement serait récupéré en moins d'un an sur le plan collectif.

La rentabilité indirecte de ces mesures est également appréciable, puisqu'elles aboutiront à dégager la voirie d'un certain nombre d'automobiles particulières. On a pu estimer que si l'on parvenait à accroître la clientèle des autobus de 50 % (dans Paris intra muros), ce qui l'amènerait à un niveau encore bien inférieur à celui d'il y a dix ans, la circulation générale bénéficierait à l'heure de pointe d'un accroissement de capacité apparent d'environ 20 %.

On voit donc que ces mesures de réorganisation peuvent profiter à tous les usagers et qu'il est très possible que leur efficacité soit supérieure aux autres mesures réglementaires ou techniques d'exploitation de la voirie (mise à sens unique, aménagement de carrefours...).

* * *

Peut-on aller encore plus loin ?

Peut-on imaginer qu'au prix de perfectionnements technologiques et d'une reconquête systématique de la voirie à son profit, l'autobus puisse jouer, dans les villes de province françaises, le rôle d'un transport en site propre, adapté à leurs besoins ? Peut-on aménager pour l'autobus un véritable réseau à l'image de celui qu'ont su garder aux tramways les métropoles régionales de l'Allemagne de l'Ouest (avec une fréquentation des transports collectifs double de celle que nous connaissons en France) ? Peut-on enfin en tirant parti de la souplesse d'utilisation de l'autobus sur la voirie banale ou spécialisée, supprimer ou réduire les correspondances de rabattement, varier le service omnibus ou express, assu-

rer avec une partie du parc une sorte de desserte à la demande avec un service se rapprochant du porte à porte ?

Tels sont les principaux thèmes qui sont le plus souvent proposés à la recherche et à l'expérimentation, pour l'avenir, à propos des autobus.

Plusieurs d'entre eux, notamment l'autobus à la demande, sont à l'étude, et c'est bon signe, dans des pays tels que les États-Unis où la voiture individuelle a été longtemps considérée comme le seul moyen commode de transport urbain.

D'autres, tel l'autobus bimode, circulant à la fois sur voirie spécialisée ou banale, sont étudiés en France par la ville nouvelle d'Evry comme système de desserte urbaine interne.

S'il est possible d'apporter des réponses positives à ces interrogations ou à ces études au cours de cette période de quinze à vingt ans, où la population urbaine de la France et la taille de ses villes sont appelées à doubler, il n'est pas douteux que l'avenir de l'autobus sera extrêmement brillant et dépassera largement celui de la desserte des lignes de faible capacité ou de rabattement qui constitue actuellement son domaine incontesté.

Encore faut-il que, d'ici là, nos réseaux d'autobus n'aient point été abandonnés par leur clientèle. Quels que soient en effet les progrès techniques à attendre dans l'avenir, ces réseaux ne survivront que si les collectivités locales sont déterminées à défendre effectivement une politique de priorité en leur faveur : c'est une question d'aménagements matériels certes, mais aussi de police, de contrôle et de sanctions, toutes mesures sans doute impopulaires, mais sans lesquelles cette politique de priorité resterait lettre morte.

Jean MILLET

*Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Chef du Service des Transports de voyageurs*



Métro Express Régional — Station de Saint-Germain-en-Laye.

Il y a plus de trois ans, dans le numéro de mai 1969 de la Revue Équipement, Logement, Transports, les problèmes des Transports Parisiens étaient évoqués, et notamment les problèmes institutionnels.

Ces problèmes ont fait l'objet depuis, d'études approfondies de la part des Pouvoirs Publics, et un projet de loi, qui constitue une première étape d'une réorganisation

ayant pour objet une plus grande responsabilité au niveau régional vient d'être déposé devant le parlement.

Nous allons donc étudier comment, à partir de la situation actuelle, on peut concevoir une « autorité unique » responsable des problèmes de transports de voyageurs dans la Région Parisienne, sans reprendre un certain nombre de renseignements donnés en 1969.

l'Organisation des TRANSPORTS PARISIENS

LA SITUATION ACTUELLE ET SES INCONVÉNIENTS

DONNÉES ESSENTIELLES SUR L'ORGANISATION ACTUELLE

• Le Syndicat des Transports Parisiens, organe central.

L'Ordonnance du 7 janvier 1959 modifiée par le décret du 13 mai 1968 a confié l'organisation des transports en commun de voyageurs, ainsi que la coordination technique et économique de ces transports à un Établissement Public à caractère administratif, doté de l'autonomie financière: le Syndicat des Transports Parisiens.

C'est un syndicat de collectivités publiques : l'État d'une part, la Ville de Paris et les Départements de la Région Parisienne : Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Essonne, Val-d'Oise, Seine-et-Marne et Yvelines d'autre part.

La compétence du Syndicat s'exerce à l'intérieur d'une zone dite « Région des Transports Parisiens » dont les limites sont fixées par décret. Elle comprend actuellement la Ville de Paris et les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne en totalité, ainsi que les zones les plus urbanisées de l'Essonne, du Val-d'Oise et des Yvelines et quelques communes de Seine-et-Marne (décret du 28 juillet 1972).

Les attributions du Syndicat résultent d'une part de l'Ordonnance du 7 janvier 1959 modifiée et des textes d'application, et concernent l'organisation des transports; d'autre part, de la loi du 12 juillet 1971 créant le versement de transport et du décret du 31 août 1971.

Le Syndicat est essentiellement chargé d'exercer, au nom des collectivités qu'il représente, le pouvoir concédant qui comporte la responsabilité de l'organisation générale des transports et les décisions fondamentales : désignation des relations à desservir, choix des exploitants, fixation des tarifs (coordination tarifaire), définition du mode technique d'exploitation des services.

Il veille à l'établissement des plans d'investissement et assure leur coordination; il prend en considération les avant-projets et approuve les projets d'ensemble relatifs aux nouveaux investissements.

Depuis 1968, il peut participer au financement d'investissements (subventions ou garanties d'emprunts), créer et exploiter, notamment en passant des conventions de concession, des parcs de stationnement d'intérêt régional à l'extérieur de Paris et à proximité d'une station de transports en commun.

Enfin, les biens mobiliers et immobiliers, et les droits et obligations s'y rattachant, mis à la disposition de la R.A.T.P. pour les besoins de son exploitation par l'ex-département de la Seine et la Ville de Paris, ont été transférés au Syndicat et sont gérés conformément à une convention avec la R.A.T.P.

En ce qui concerne le versement de transport acquitté par les employeurs, le Syndicat encaisse le produit perçu par les organismes ou services chargés du recouvrement (essentiellement l'U.R.S.S.A.F.); effectue les remboursements prévus par la loi sur justification des ayants

droit; attribue aux entreprises de transport les sommes dues au titre de la compensation des tarifs réduits des cartes hebdomadaires de travail; affecte le solde aux investissements; exerce les contrôles nécessaires.

Le Syndicat est administré par un Conseil d'Administration présidé par le Préfet de la Région Parisienne et comprenant vingt membres dont dix représentent l'État et les dix autres, Paris et les départements de la Région Parisienne.

Un Vice-Président Délégué est nommé parmi les représentants du Ministère des Transports.

Une « Commission Technique de Coordination » comprenant non seulement les représentants des diverses administrations, mais aussi ceux des entreprises de transport intéressées et des divers usagers; est préalablement consultée sur les affaires soumises au Conseil d'Administration et touchant à l'organisation des réseaux et aux lignes de transport à créer.

• Les autres organismes qui interviennent sont très nombreux.

Les Entreprises de Transport.

Les transports en commun de voyageurs de la région parisienne sont assurés par les entreprises nationales S.N.C.F. et R.A.T.P. d'une part, et par des transporteurs routiers indépendants groupés dans une association professionnelle (A.P.T.R.) d'autre part.

L'importance respective des différentes exploitations ressort des chiffres du tableau ci-après pour 1971 :

	R.A.T.P.		S.N.C.F. Banlieue	A.P.T.R. 1970
	Réseau ferré	Réseau routier		
Longueur des lignes (kilomètres)...	234,4	1 748,7	950	5 715
Service (10 ⁶ véhicules-km)	190,1	119,2	29,8 (trains)	44
Trafic (10 ⁶ voyageurs)	1 175,7	514,2	389	89

Les installations des lignes de banlieue S.N.C.F. coïncident, en particulier dans les gares terminales, avec celles des grandes lignes de voyageurs et de marchandises, ce qui les distingue de l'exploitation ferroviaire de la R.A.T.P. Toutefois, l'individualité de l'exploitation de banlieue se marque de plus en plus : tout d'abord, les comptes sont autonomes, et leur définition a été fixée par un décret du 21 février 1964; ils sont approuvés par le Syndicat des Transports Parisiens. Ensuite, depuis cette année, les programmes d'investissements relatifs à la banlieue parisienne sont fixés de façon indépendante et ne viennent plus en concurrence avec les autres investissements de la S.N.C.F.

Enfin, un Directeur Général Adjoint responsable de la banlieue parisienne a pris ses fonctions à la fin de 1971.

Les Pouvoirs Publics.

Ce sont d'une part le Gouvernement et les Administrations Centrales, d'autre part les autorités locales.

Le Gouvernement est actuellement l'élément de décision prépondérant dans le secteur des Transports Parisiens : il approuve les Cahiers des Charges et les Conventions; il est le maître du niveau général des tarifs, puisque c'est lui qui, par le moyen de son droit d'opposition, arrête le prix du billet de métro (module d'application) qui est l'unité de base de la tarification de la banlieue; c'est également le Gouvernement qui fixe au Syndicat les limites des hausses autorisées des tarifs des entreprises de l'A.P.T.R.

C'est également lui qui, par l'approbation du Plan soumis au Parlement, par la fixation des programmes annuels (budget de l'État, F.D.E.S.; emprunts) décide en matière d'investissements.

Enfin, par la nomination des responsables des organismes intéressés (Préfecture de Région, S.N.C.F., R.A.T.P., Syndicat des Transports Parisiens), le Gouvernement dispose également d'un pouvoir décisif. Le Préfet de Région, représentant l'État,



La gare de Paris-Saint-Lazare à 18 h 30. 415 000 voyageurs de banlieue chaque jour, 1 400 à la minute entre 17 h 45 et 18 h 45

dispose d'une voix prépondérante, en cas de partage, au Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens, auprès duquel le Directeur des Transports Terrestres exerce les fonctions de Commissaire du Gouvernement.

Les autorités locales sont, par contre, compétentes pour tout ce qui touche la voirie et son utilisation (circulation, stationnement) et la police, que ce soit au niveau des Élus ou des Préfets. Par ailleurs, les représentants de la Ville de Paris et des Départements participent à toutes les décisions prises par le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens.

LES INCONVÉNIENTS DE LA SITUATION ACTUELLE

D'autres articles traitent des investissements nécessaires pour améliorer la qualité des services rendus par les réseaux ferrés, des mesures à prendre dans les domaines de la circulation et du stationnement pour accroître la productivité des réseaux d'autobus. Nous n'aborderons ici

que les inconvénients de la situation actuelle sur le plan de la définition des responsabilités, et des circuits de décision, tout en notant que la solution du problème des transports parisiens est inséparable d'un effort d'investissements important, et de mesures énergiques dans le contrôle de l'utilisation de la voirie.

Les inconvénients, d'ailleurs parfois plus apparents que réels, de la situation actuelle peuvent être rangés sous trois rubriques.

• Sentiment d'éparpillement des responsabilités.

Nous avons vu l'intervention des différents organismes et entreprises : Syndicat des Transports Parisiens, Administrations Centrales, Départements, Communes, S. N. C. F., R.A.T.P., A.P.T.R. Il faut y ajouter la Préfecture de Région avec le Préfet de la Région Parisienne, Président du Syndicat des Transports Parisiens d'une part, Délégué Général au District et responsable de la programmation des investissements d'autre part; et le Service Régional de l'Équipement qui joue le rôle de Service Technique du Syndicat des

Transports Parisiens; ainsi que le District de la Région Parisienne qui contribue au financement des nouvelles infrastructures de transport collectif (R.E.R., gares et voies nouvelles S.N.C.F., Aérotrain) ainsi que des Parcs de Stationnement d'Intérêt Régional.

Il y a là, semble-t-il, absence de coordination efficace, qui est ressentie par une partie de l'opinion, et qui se traduit effectivement par une mauvaise corrélation entre les pouvoirs de décision et les charges financières.

● **Centralisation excessive.**

Dans la situation actuelle, le dernier mot appartient à l'État, qu'il s'exprime par ses Administrations Centrales ou par le Préfet de Région, en contrepartie d'une participation de 70 % de l'État dans les charges d'exploitation.

Cela ne permet pas une décentralisation des décisions au niveau convenable pour que soient exactement appréciés les besoins réels des usagers : les caractéristiques d'une ligne d'autobus pourraient être fixées au niveau départemental ou à un niveau plus local, sous réserve du respect des règles de coordination des transports.

L'absence de corrélation effective entre les pouvoirs de décision et les responsabilités financières a pour effet de faire supporter à une collectivité les conséquences financières d'une décision prise à un autre niveau, et inversement ne permet pas d'inciter des autorités locales à prendre les mesures nécessaires pour faciliter la circulation des autobus.

● **Charges financières excessives des collectivités publiques.**

Finalement, les charges financières de l'État, de la Ville de Paris et des Départements, au titre du remboursement de certains tarifs réduits, ou pour compenser l'insuffisance d'exploitation de la S.N.C.F. banlieue et de la R.A.T.P. sont lourdes.

Pour 1972, elles atteindront les chiffres ci-après (en MF) :

	État	Collectivités	Total
S.N.C.F.	142	61	203
R.A.T.P.	763	324	1 087
Total.....	905	385	1 290

A ces sommes, qui s'imputent aux budgets de l'État, de la Ville de Paris et des Départements, s'ajoutent la compensation des réductions des cartes hebdomadaires par le Versement de Transport qui atteindra

271 MF pour la R.A.T.P. et 285 MF pour la S.N.C.F.

Le budget de fonctionnement de la R.A.T.P. atteindra 2 877 MF en 1972; les collectivités publiques et les employeurs y contribuent pour 1 087 + 271 = 1 358 MF, soit 47 %.

LES PROJETS DE RÉORGANISATION

Compte tenu des contraintes d'ordre sociologique, politique et économique, une réforme devra avoir des objectifs clairs : — éliminer les inconvénients signalés en permettant un meilleur service des usagers — mais devra se faire par étapes.

RAPPEL DES CONTRAINTES

On peut citer, sans que la liste soit exhaustive :

- la multiplicité des fonctions de la voirie et le caractère jusqu'ici

privilegié en milieu urbain attribué à la fonction accès et desserte des riverains, ce qui a créé des habitudes qui font obstacle à la « priorité » pour les transports en commun;

- l'autonomie des communes et les pouvoirs des Maires en matière de voirie qui sont une donnée de notre Droit Public, à laquelle l'opinion est attachée. Cela rendrait plus difficile, notamment en banlieue, l'extension des pouvoirs dans le domaine de la voirie et du stationnement d'une autorité régionale;

- la part, jusqu'ici prépondérante, prise par l'État dans le financement de l'insuffisance d'exploitation, et aussi sa participation au financement des infrastructures nouvelles;

- les difficultés financières des Départements Parisiens. Ces deux contraintes rendent difficile un transfert des charges important au niveau local et par là même le désengagement de l'État et le transfert de ses pouvoirs de décision;

● l'existence du District de la Région Parisienne, dont le Conseil d'Administration est la seule instance politique au niveau régional. Cela peut rendre inopportune la création d'une autre instance politique, au même niveau, compétente en matière de transport;

● l'existence d'une partie de la population qui ne peut utiliser la voiture particulière pour des raisons physiques ou économiques, et qui doit pouvoir se déplacer;

● enfin, et c'est aussi important, la place prise par l'automobile dans le comportement des citoyens, et le caractère libéral de notre Société. Les transports collectifs doivent donc constituer un substitut valable sur le plan de la qualité de service pour obtenir le consensus souhaitable aux mesures de limitation de l'usage de la voiture particulière.

Il faut évoquer également les répercussions économiques du niveau des tarifs des transports parisiens, et les conséquences d'une structure tarifaire sur la politique de l'habitat.

VERS UNE « AUTORITÉ UNIQUE »

Le Syndicat des Transports Parisiens, depuis la réforme de 1968 qui en a confié la présidence au Préfet de la Région Parisienne, est le point de rencontre normal de l'ensemble des Pouvoirs Publics intéressés; il convient donc de lui permettre de jouer un rôle plus efficace, tout en simplifiant les procédures.

● Le Préfet de Région.

L'organe coordonnateur dans la Région existe, c'est le Préfet de Région; il contrôle à la fois les Services de l'État au niveau régional, l'exécutif du District dont il est le Délégué Général, et le Syndicat des

Transports Parisiens dont il est le Président.

Dans le cadre de ses pouvoirs actuels, des résultats ont déjà été acquis dans le domaine de la circulation et du stationnement :

— extension des couloirs réservés dans Paris;

— instauration et extension du stationnement payant dans Paris. Tout cela montre que le Conseil de Paris a pris conscience des mesures à prendre.

— relèvement du taux des amendes et simplification des procédures de recouvrement;

— construction d'un certain nombre de parcs de stationnement de dissuasion.

Dans le domaine de la circulation, afin de coordonner notamment l'action des diverses autorités administratives, il faudra donner au Préfet de Région, Président du Syndicat, des responsabilités plus grandes pour lui permettre d'établir, et faire appliquer, un véritable plan général de circulation dans la zone des Transports Parisiens.

● Le District.

Les différentes collectivités locales de la Région Parisienne sont regroupées au sein du District; il est donc envisagé de faire de cet Établissement Public le partenaire unique de l'État au sein du Syndicat. La Ville de Paris et les Départements ne payant plus leur part, actuellement fixée à 30 %, des charges des transports parisiens, mais transférant au District des ressources équivalentes sur la base de 1972.

Le District assurerait désormais la représentation globale des collectivités parisiennes pour les problèmes de transport, et couvrirait les charges financières correspondantes.

● Répartition des charges et des pouvoirs de décision.

Les responsabilités respectives des entreprises de transport et des Pouvoirs Publics doivent être précisées dans des conventions et contrats de programme.

Des incitations financières pourront être prévues pour que les Communes puissent réaliser les aménagements prévus au Plan Général de Circulation.

Mais le problème essentiel sera celui de la répartition des charges — et des pouvoirs de décision — entre l'État et le District; tant que la participation de l'État dans les charges restera « majoritaire ».

Le Syndicat sera, en tout état de cause, le lieu de la confrontation et des arbitrages entre les autorités centrales et régionales.

*
*
*

Le Gouvernement prépare les projets de textes nécessaires à la mise en œuvre de la réforme qui vient d'être esquissée et qui tendraient en particulier :

— à substituer dans le Syndicat le District à la Ville de Paris et aux Départements, et à lui transférer les charges et les ressources;

— à donner au Préfet de Région des attributions plus grandes dans le domaine de la circulation.

Ainsi sera réalisée une première étape qui peut permettre un transfert progressif au District, représentant le niveau régional, de responsabilités de plus en plus grandes en matière de transports.

Paul JOSSE

*Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Vice-Président Délégué
du Conseil d'Administration
du Syndicat des Transports Parisiens*

LE VI^e PLAN



La station de Saint-Germain-en-Laye, Réseau Express Régional

DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN RÉGION PARISIENNE

Les transports publics — chemin de fer, métro, autobus — occupent une place importante parmi les grands problèmes de la région parisienne. Leur modernisation et leur développement s'ils constituent des priorités admises par tous, impliquent cependant des choix difficiles, tels que :

— La complémentarité du trans-

port individuel et du transport collectif;

— Le partage entre le renforcement des lignes existantes et la création de lignes nouvelles;

— La desserte de la banlieue existante et celle des urbanisations futures.

La préparation du VI^e plan des transports dans la région parisienne

a permis de formuler plus clairement les objectifs et modalités de développement des transports collectifs; les grandes options techniques et financières du plan déboucheront, d'ici 2 à 4 ans, sur des améliorations substantielles des conditions de transport offertes aux usagers, ainsi que l'amorce d'un réseau régional conforme aux objectifs du Schéma Directeur de la Région Parisienne.

L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

• L'essentiel des difficultés dont souffre aujourd'hui la Région Parisienne provient de l'excessive concentration des activités, des déplacements et des réseaux de transport :

— l'habitat se développe aujourd'hui en lointaine banlieue alors que les emplois de bureaux continuent à se concentrer dans Paris ou à l'Ouest, en proche banlieue dense. En conséquence, les distances domicile-travail augmentent : 900 000 habitants de la banlieue, soit 30 % de la population active, viennent chaque jour travailler à Paris et ce chiffre s'accroît d'environ 20 000 par an;

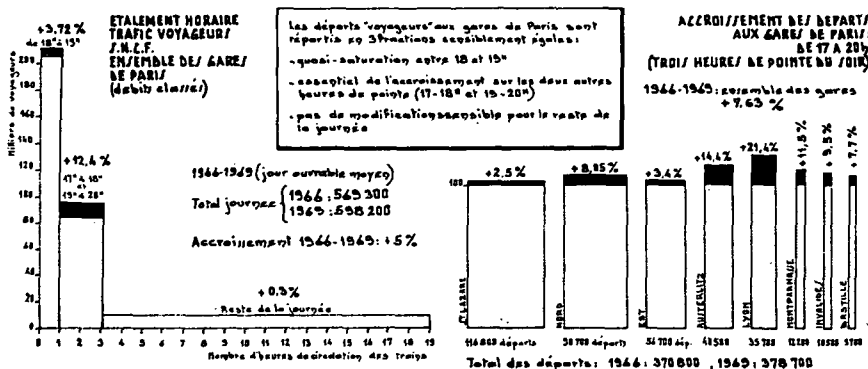
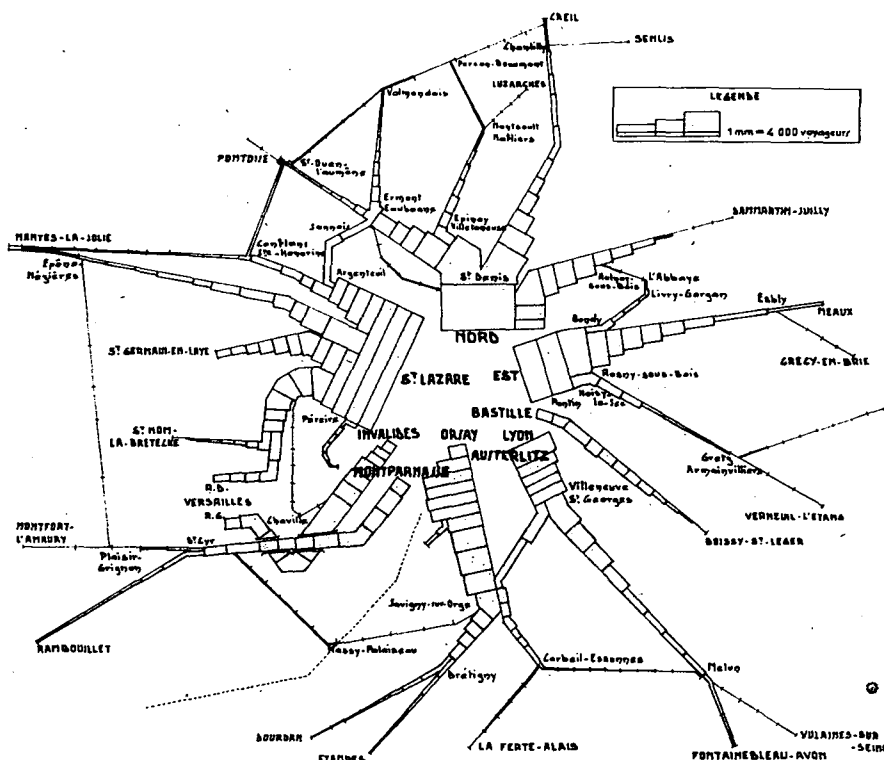
— conséquence de ce déséquilibre croissant entre l'habitat et l'emploi, les trajets entre Paris et le reste de la région rencontrent des difficultés sans cesse croissantes : congestion de la voirie, attentes aux correspondances, entassement dans les voitures, durées dépassant couramment une heure;

— la structure essentiellement radiale des réseaux de transport, — routes, lignes ferrées et lignes d'autobus —, entraîne une accumulation des voyageurs en un petit nombre de goulots d'étranglement du trafic : gares S.N.C.F. dans Paris, terminus de lignes de métro aux portes, boulevard périphérique...

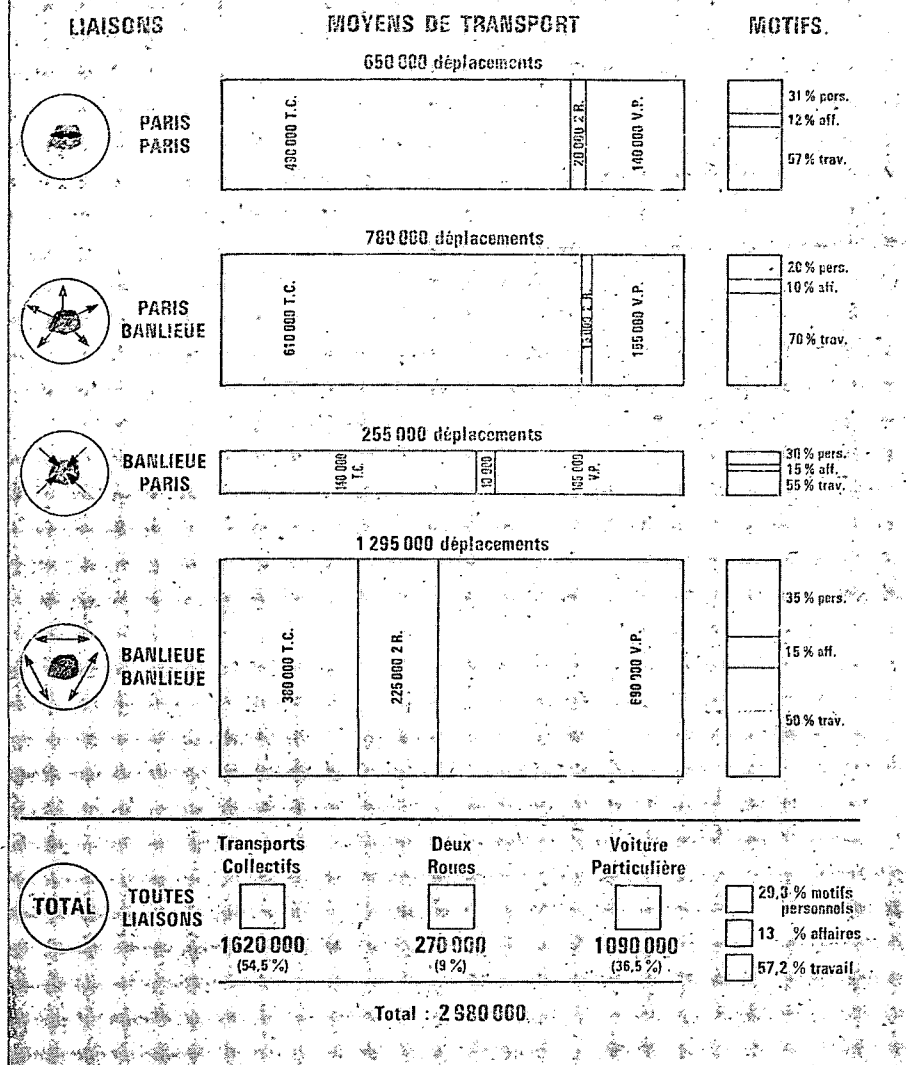
• De ce fait, la structure et l'évolution des déplacements quotidiens ne font que refléter ces contraintes; sur 3 millions de déplacements en heure de pointe (de 17 à 19 heures) :

— 1 500 000, de Paris vers Paris

TRAFIC VOYAGEURS DE LA BANLIEUE DE PARIS EN 1969



RECONSTITUTION DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS AUX HEURES DE POINTE DU SOIR : DÉPARTS ENTRE 17 et 19 h.



et de Paris vers la banlieue empruntent préférentiellement les transports collectifs (75 %);

— 1 500 000, de banlieue vers Paris et de banlieue à banlieue empruntent préférentiellement les transports individuels (50 % en voitures particulières + 20 % en véhicules à deux roues).

Les conséquences sur les réseaux de transports collectifs sont les suivantes :

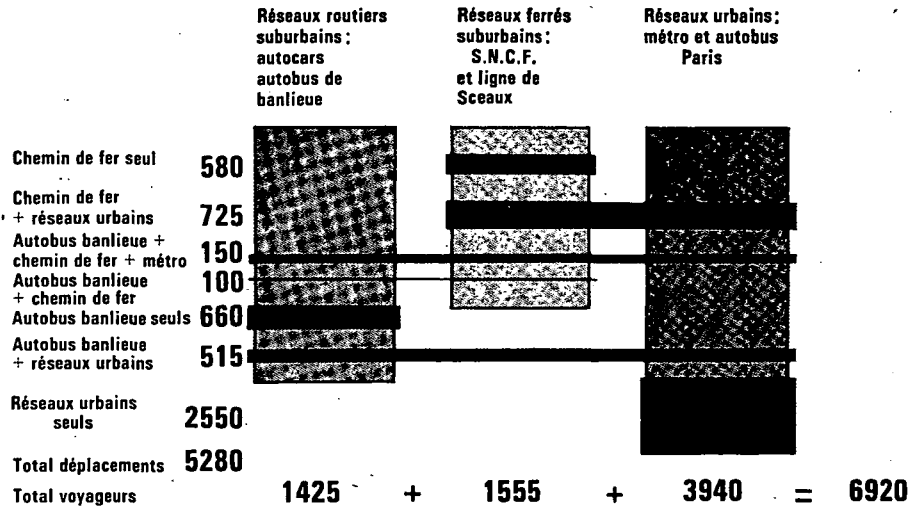
Les chemins de fer de banlieue (ligne S.N.C.F., R.E.R. et ligne de Sceaux) supportent la clientèle croissante des migrants banlieue-Paris mobilisant un parc de matériel roulant mal utilisé dans le temps et dans l'espace : (voir fig. p. 87).

En quatre ans, la vitesse du **réseau urbain d'autobus** est passée de 11,5 à 9 km/h, avec une perte de clientèle d'environ 30 %. La situation des autobus de banlieue n'est guère meilleure.

Conçu pour des déplacements courts à l'intérieur de Paris, le **réseau métropolitain** accueille en période de pointe 45 % des voyageurs en correspondance avec le

Distribution des déplacements selon les réseaux de transports collectifs empruntés (1)

Déplacements quotidiens en transports collectifs (milliers par jour) :



Nombre de réseaux de transport en commun utilisés par déplacement (pour la journée selon le type de liaison et le motif) :

Motif	Paris-Paris	Paris-Banlieue	Banlieue-Paris	Banlieue-Banlieue	Moyenne toutes liaisons
Travail	1,01	1,76	1,69	1,17	1,47
Affaires	1,02	1,72	1,77	1,57	1,32
Personnels (avec école)	1,01	1,59	1,60	1,13	1,23
Moyenne tous motifs	1,01	1,68	1,66	1,25	1,32

chemin de fer et les lignes de banlieue, concentrés sur un petit nombre de sections surchargées.

• En résumant à l'essentiel le diagnostic, on constate que les transports collectifs en région parisienne souffrent d'une double carence :

— pour les usagers actuels, la durée et l'inconfort des déplacements sur les liaisons banlieue-Paris. Les raisons essentielles tiennent à l'ampleur croissante des déplacements en face d'un système d'infrastructures qui a peu évolué depuis cinquante ans, à la mauvaise articulation entre lignes de banlieue et métro qui multiplie les correspondances, ainsi qu'à la vétusté du matériel;

— pour les usagers potentiels, la desserte insuffisante d'une partie importante de l'agglomération, et notamment les urbanisations futures; et surtout l'absence de liaisons commodes de banlieue à banlieue.

C'est à partir de ces deux éléments qu'ont été définies les priorités du VI^e Plan des transports collectifs dans la région parisienne.

Les déplacements quotidiens Paris-banlieue en transports collectifs s'effectuent avec le plus grand nombre de correspondances = (1,68 moyens de transport par déplacement).

C'est pourquoi le chemin de fer et l'autobus suburbain sont rarement empruntés seuls : sur les 1 550 000 voyageurs du chemin de fer, plus de la moitié (57 %) utilisent également le métro.

Cette proportion est voisine (54 %) pour les autobus de banlieue. Plus de 40 % de la clientèle du métro provient ainsi d'autres modes de transport.

LES GRANDES OPTIONS DU P.R.D.E. (1) (1971-1975)

● Le P.R.D.E. a été préparé en utilisant la démarche des méthodes de rationalisation des choix budgétaires.

Cette méthode peut être définie de la façon suivante :

— reconnaissance et prise en compte de la multiplicité des objectifs et des impacts des programmes d'investissement de transport;

— définition d'une situation cible quantifiant les divers objectifs à atteindre en fonction des orientations de la politique régionale;

— estimation de la situation qui serait obtenue en l'absence de tout investissement ou mesure réglementaire importante, et, par différence avec les objectifs, quantification des besoins;

— définition des mesures de réalisation de chaque objectif;

— analyse des moyens d'action et mesure des impacts de chaque opération;

— classement de l'intérêt de chaque opération par rapport à chaque objectif, et à l'ensemble de ceux-ci.

Cette approche a permis d'étudier sans a priori, la part que devraient prendre les divers types d'infrastructures en fonction des objectifs de la politique régionale.

Elle a permis de montrer comment la composition des programmes était liée à l'importance accordée aux divers objectifs.

Par cette dernière analyse, elle a permis de dégager les opérations prioritaires, constituant le cœur du P.R.D.E., qui ont reçu un consensus général, et ont pu en conséquence être rapidement adoptées en Conseil Interministériel.

● La programmation de l'ensemble des investissements de transport, routes et transports collectifs, a retenu, pour ces derniers, les quatre grandes options suivantes :

— **desservir des urbanisations futures**, villes nouvelles, aéroports, centres restructurateurs de banlieue. Il s'agit d'assurer en priorité la desserte des zones dont le développement doit être encouragé, afin qu'elles puissent accueillir les emplois et les activités nécessaires à leur équilibre.

— **augmenter la capacité et le confort des réseaux existants**, essentiellement sur les lignes de chemin de fer et de métro, et les correspondances les plus chargées, afin d'améliorer le plus rapidement possible les conditions de transport des usagers actuellement les plus défavorisés : les migrants de banlieue à Paris;

— **moderniser le matériel et les installations des entreprises de transport**, S.N.C.F. et R.A.T.P., afin d'augmenter leur productivité et d'assurer l'amortissement régulier des immobilisations;

— **réaliser quelques grandes liaisons ferrées dans Paris** telles que le tronçon central du R.E.R., la liaison des lignes de métro n° 13 et 14, qui contribuent à la fois à l'augmentation du confort pour les voyageurs actuels, en soulageant les lignes les plus chargées, et à la desserte des urbanisations nouvelles en assurant des liaisons plus rapides avec les pôles d'emplois de la capitale.

● Les options en matière financière ont été individualisées d'une part pour les extensions (voies ferrées nouvelles) et d'autre part pour les améliorations (matériel roulant et modernisation des installations fixes).

30 % du District,
et 40 % de l'entreprise, pouvant faire l'objet d'une avance des collectivités publiques.

Compte tenu des opérations déjà décidées (R.E.R.) et d'une enveloppe de 1 200 MF d'autorisation de programme de l'État (dont 1 100 MF en déclaration de priorité), l'enveloppe totale s'élèverait à 3 400 MF, hors taxes, toutes sources de financement réunies.

— **Les améliorations**, entièrement à la charge des entreprises de transport, sont limitées par les possibilités d'emprunts de ces dernières. Elles ont été estimées en moyenne annuelle à 800 MF (T.T.C.) pour la R.A.T.P. (annuité de renouvellement comprise) et 300 MF (T.T.C.) pour la S.N.C.F. Sur la période du VI^e Plan, l'enveloppe correspondante s'élèverait à 5 500 MF, dont environ 800 MF représenterait la part des entreprises au financement des extensions du réseau.

● Le programme d'investissements pour la période quinquennale 1971-1975 se décompose alors comme suit :

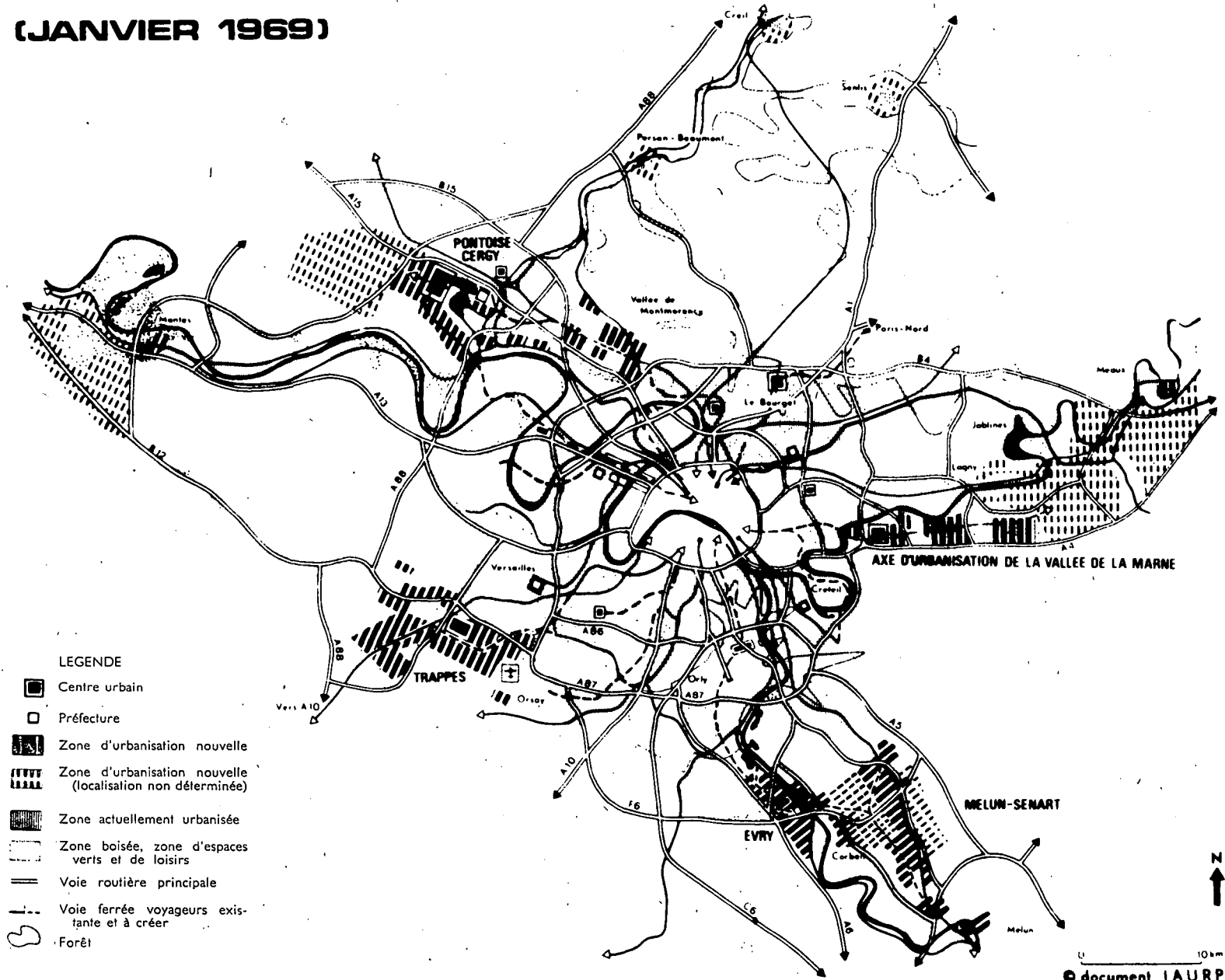
Extensions	(en MF 1970)	3 400		
dont : — grandes opérations dans Paris (dont le R.E.R. tronçon central)	(en MF 1970) env.	1 800		
— extensions en banlieue (desserte des villes nouvelles, aéroports et centres restructurateurs) ..	(en MF 1970) env.	1 600		
Améliorations	Total		R.A.T.P.	S.N.C.F.
Total	4 700		3 200	1 500
dont :				
— renouvellement du matériel roulant et des installations fixes	1 120		770	350
— productivité des entreprises	660		530	130
— amélioration des conditions de transport (capacité et confort)	2 290		1 470	820
— opérations complémentaires (non ventilées)	630		430	200

(1) Programme Régional de Développement et d'Équipement.

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION DE PARIS

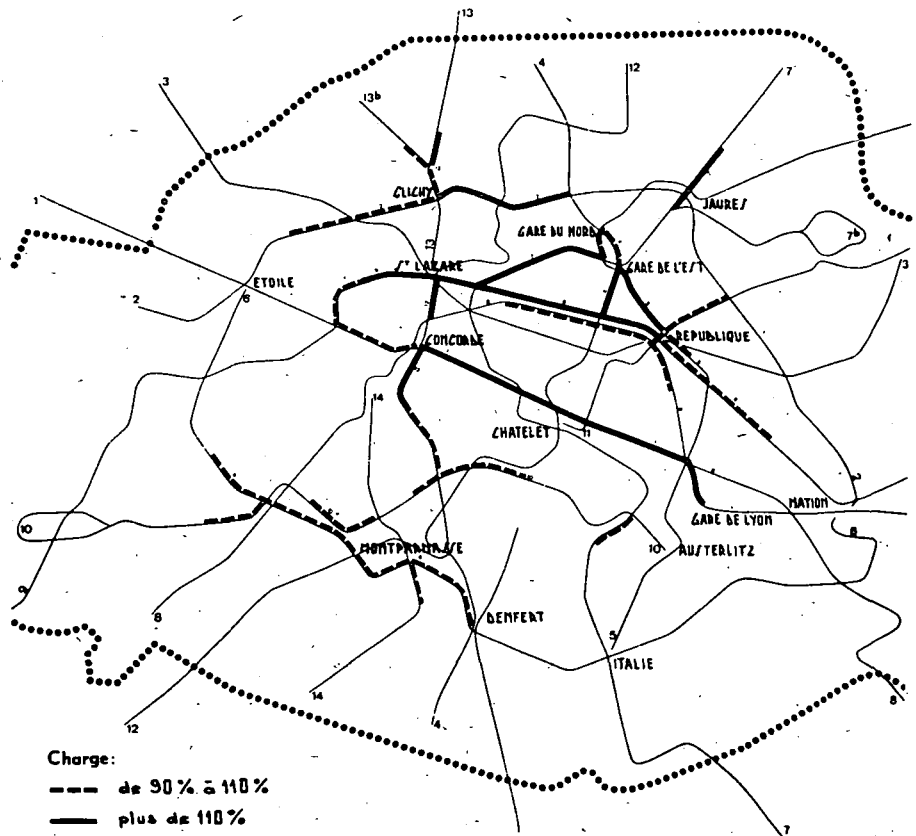
PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS

(JANVIER 1969)



TAUX DE CHARGE DES LIGNES DE METRO

TRONÇONS LES PLUS CHARGES PENDANT LE QUART D'HEURE DE LA POINTE DU SOIR



Si la clientèle quotidienne du métro n'a pas en moyenne évolué, l'accumulation des voyageurs sur certaines sections du réseau en période de pointe, entraîne des conditions de transport particulièrement pénibles. Les mesures décidées par le Gouvernement permettront, d'ici trois ans, de supprimer ces surcharges sur la plupart de ces sections.

Soit une enveloppe totale d'environ huit milliards de francs, représentant un peu moins de la moitié (40 %) de l'enveloppe totale, toutes sources de financement réunies, consacrée aux transports urbains dans la région parisienne (routes, transports collectifs et parcs de stationnement).

A titre de comparaison, les investissements au cours du V^e plan

(période 1966-1970) ont porté sur près de 10 milliards de francs partagés sensiblement par moitié entre la route et les transports collectifs.

L'augmentation d'un plan à l'autre apparaît donc considérable (de l'ordre de 60 % en francs courants) et traduit l'effort d'équipement et d'investissement accompli en ce moment par les Pouvoirs publics en faveur des transports collectifs urbains.

LES RÉALISATIONS ATTENDUES

Malgré certaines incertitudes sur les décisions non encore prises — l'interconnexion des réseaux S.N.C.F. et R.A.T.P., en particulier — on peut, d'ores et déjà, décrire les effets attendus de ce programme « VI^e plan

des transports collectifs » dans la région parisienne.

• **L'amélioration de la capacité et du confort** des réseaux existants se fera ressentir dès cette année :

— avec des commandes annuelles de près de 200 voitures nouvelles, la S.N.C.F. peut à la fois renouveler son parc et accroître le nombre de places offertes d'environ 5 % par an;

— la R.A.T.P. poursuit les opérations d'automatisation du contrôle et de la marche des trains, qui lui permettent d'augmenter de 10 à 20 % la capacité des lignes les plus chargées; deux lignes supplémentaires seront équipées de matériel moderne;

— chaque année, sont mis en service de nouveaux couloirs de correspondances, notamment avec les gares S.N.C.F., et une dizaine d'escaliers mécaniques dans les stations les plus profondes et les plus fréquentées.

• **Les villes nouvelles** disposeront toutes d'une liaison rapide avec Paris, entre 1974 et 1978 :

— **Cergy-Pontoise**, au nord, par l'aérotrain (Cergy-Défense) et le R.E.R. (Défense-Auber);

— **Saint-Quentin-en-Yvelines** par l'aménagement d'une gare nouvelle à Trappes, et la réorganisation des lignes S.N.C.F. de Montparnasse;

— **Evry**, au sud, par une antenne ferrée rattachée à la gare de Lyon S.N.C.F.;

— **Melun-Sénart**, par l'aménagement de deux gares supplémentaires sur la ligne S.N.C.F. Paris-Melun;

— **Marne-la-Vallée**, par une nouvelle branche du R.E.R. Est.

• **Pour les autres centres d'activité hors Paris**, en sus du prolongement de la ligne de métro n° 8 à Créteil, en cours de réalisation, les opérations suivantes seront engagées en fin de VI^e Plan :

— le prolongement de la ligne n° 13 à Saint-Denis;

— la desserte de Châtillon et Bagneux;

— l'antenne ferrée Aulnay-Roissy.

• Enfin, avec le **Tronçon Central du R.E.R.**, le prolongement de la

ligne de Sceaux à Châtelet et la liaison Invalides-Orsay, se constitue l'amorce d'un réseau régional des transports collectifs reliant les villes nouvelles, les aéroports et les principaux pôles d'emplois dans Paris.

Mais l'ensemble de ces décisions sur les grandes opérations constitue un tournant important dans la politique des transports collectifs de la région parisienne :

En effet, au-delà des opérations de rattrapage — modernisation des réseaux ferrés existants, — la réalisation de lignes express régionales répond aux besoins de notre époque :

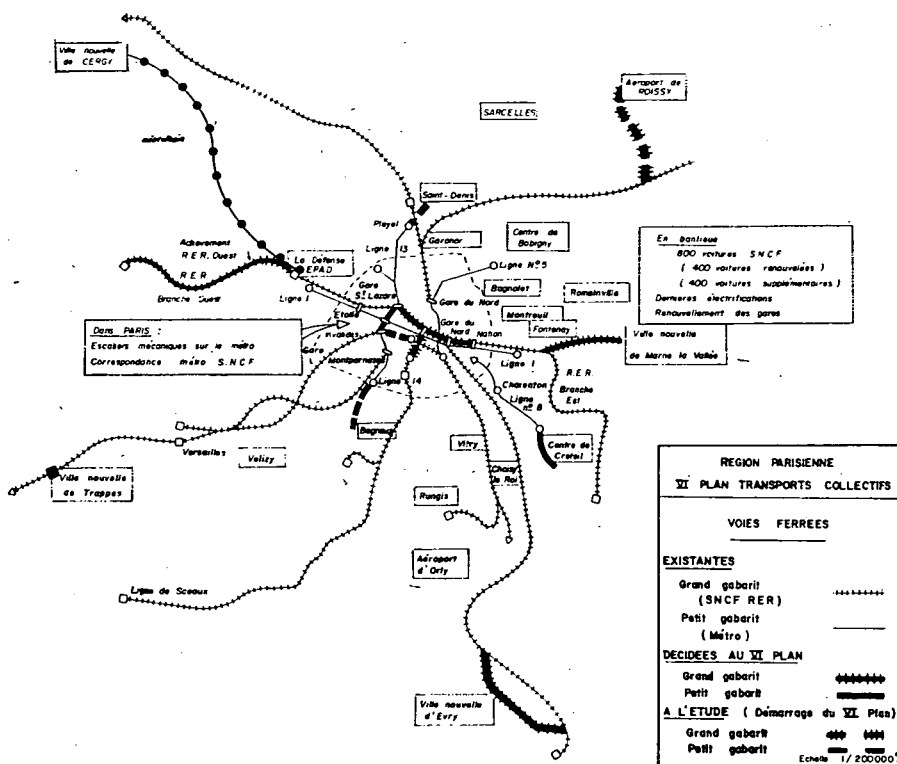
— **vitesse élevée** : Paris sera traversé en 12 minutes ;

— **confort** : grâce à du matériel moderne, des fréquences élevées et un fort débit d'accueil ;

— **commodité du trajet** : les principaux centres d'activité sont directement desservis et la correspondance assurée avec la majorité des lignes existantes.

*
* *

En conclusion, le VI^e plan des transports dans la région parisienne ne prétend pas résoudre toutes les difficultés actuellement ressenties par les usagers. Mais les choix effectués, tout en parant au plus pressé, c'est-à-dire l'amélioration des réseaux existants et du confort, en vue de faire des transports en commun un instrument moderne, efficace et attractif, ont su ménager l'avenir : la



desserte des urbanisations nouvelles, et la constitution progressive d'un réseau régional adapté aux besoins, qui donnera toute sa signification au schéma d'aménagement de la région parisienne, en facilitant la réalisation.

Mais cet effort considérable ne portera pleinement ses fruits que si :

— d'une part, une politique tendant à une plus grande discipline de la circulation automobile est effectivement appliquée dans l'agglomé-

ration dense donnant ainsi sa pleine signification à la priorité des transports en commun ;

— d'autre part, un meilleur équilibre de l'habitat et de l'emploi se réalisera en région parisienne, notamment une stabilité du nombre d'emplois dans Paris, et le développement équilibré des villes nouvelles.

André LAURE

Chef du Service Régional de l'Équipement de la Région Parisienne

Le VI^e PLAN

des transports collectifs dans les métropoles de province

Parler du VI^e Plan alors que nous sommes à mi-parcours n'est guère facile; il y manque le recul surtout si l'on est directement impliqué dans sa mise en œuvre. Un triple examen est alors nécessaire : rappeler les objectifs, c'est-à-dire ce que l'on a voulu que soit ce VI^e Plan; faire le point après deux années presque écoulées, une troisième déjà engagée sur le plan budgétaire; tenter d'esquisser à l'avance le bilan de cette période quinquennale telle qu'on peut aujourd'hui l'imaginer.

LE VI^e PLAN : OBJECTIFS ET CONTENU

Les objectifs et le contenu du VI^e Plan des transports collectifs dans les métropoles de Province ont été le fruit d'un travail de préparation particulièrement intense; il faut connaître celui-ci pour pouvoir interpréter ceux-là.

Faute de pouvoir résumer cet effort en quelques lignes, on rappellera ici trois événements :

C'est tout d'abord la création d'une structure de travail propre aux Transports Collectifs Urbains dans le cadre des travaux du plan : un intergroupe issu de la commission des transports et de la commission des villes. Cette convergence est très significative : elle marque un souci de ne pas séparer les problèmes de transports collectifs des questions d'urbanisme au double titre de service essentiel de l'activité urbaine et d'outil du développement urbain.

Ainsi en proposant une politique de promotion des transports collectifs, l'intergroupe a défini trois objectifs :

- réhabiliter la notion de service public en permettant aux citoyens ne disposant pas d'automobile d'accéder commodément aux lieux d'emploi, de services et de distraction, base de la vie urbaine;

- offrir, spécialement pour l'accès aux parties denses des agglomérations importantes, une alternative valable à l'usage de l'automobile de façon à limiter la congestion des voies urbaines et ses conséquences sur le cadre de vie, et à éviter un recours trop important à des investissements routiers coûteux;

- éviter des formes de développement urbain irréversible et notamment le risque de dépérissement des centres.

Il s'agit ensuite de la tenue à Tours en mai 1970 d'un colloque sur les transports urbains qui a réuni élus, exploitants des réseaux de transports urbains, représentants de l'Administration.

Les conclusions des débats passionnants et approfondis auxquels il a donné lieu ont été rassemblées dans un Livre Blanc publié par le Ministère des Transports en janvier 1971.

Ces conclusions sont en harmonie très large avec celles de travaux préparatoires du VI^e Plan; il n'y a là aucun concours de circonstances mais tout simplement une inspiration commune.

Notons en particulier l'accent mis sur la priorité à donner aux transports collectifs et sur une meilleure définition des missions et des rôles respectifs des trois partenaires que sont les entreprises de transports, les collectivités locales et l'État.

Ce sont enfin les travaux de recherche sur les besoins de nouveaux systèmes de transports adaptés aux grandes agglomérations et tout spécialement ce que l'on a appelé le « Cahier des Charges » socio-économique » publié par l'Institut de Recherche des Transports (I.R.T.); le grand mérite de ce document est d'avoir défini, en partant des besoins ressentis, les caractéristiques que devraient rencontrer les modes nouveaux de transports urbains; c'est un guide précieux pour les projeteurs et pour les technologues, nécessaire pour éviter une mauvaise orientation de la recherche dans un domaine en plein essor.

Ainsi le VI^e Plan dans ses phases préparatoires a été marqué par une prise de conscience nouvelle au niveau même des décideurs, de l'importance des problèmes de transport urbain et du rôle que pouvaient jouer les transports collectifs non seulement à Paris, mais dans les grandes agglomérations et au premier rang dans les métropoles de Province; par le sentiment aussi qu'il fallait innover sur de nombreux plans : institutionnel, financier, technique...

Le programme du VI^e Plan, et notamment ce que l'on a appelé « les déclarations de priorité », découle très logiquement de ces prémices; il marque aussi du point de vue des

investissements un tournant très net puisque pour la première fois ceux-ci concerneront pour une part les agglomérations de province et plus spécialement les métropoles :

— la réalisation d'une première ligne de transport en site propre à Lyon et Marseille avec une subvention de l'État;

— un engagement de l'État de 80 MF pour des études et expérimentations dont la Province devrait largement bénéficier;

— une participation de l'État de 240 MF pour la réalisation de sys-

tèmes nouveaux dont les métropoles de Province pourrait avoir la plus grande part.

Au total les opérations relatives à la province dont l'engagement est prévu au VI^e Plan représenteront environ 1 500 MF d'investissement.

Il faut enfin y ajouter un développement très sensible des autorisations d'emprunt accordées par le Fonds de Développement Économique et Social pour la modernisation et l'extension des réseaux de transport urbain de province (maté-

riel roulant et installations). La Commission des Villes a préconisé l'attribution d'une enveloppe de 700 MF.

Certes cet effort peut paraître encore insuffisant par rapport à celui consenti en région parisienne, qui est quatre fois plus élevé, et à celui consacré aux infrastructures routières urbaines. C'est le fait qu'il ait été entrepris, et que le volume des engagements financiers consacrés aux villes de province croît avec rapidité, qui paraît en définitive significatif.

LA SITUATION A LA FIN DE 1972

Où en sommes-nous à la fin de 1972 ?

Dans les deux grandes métropoles de Lyon et Marseille, les travaux vont pouvoir commencer à l'issue des concours internationaux lancés en vue de la mise au point définitive des projets et de la désignation des entreprises.

Dans la communauté urbaine de Lille, deux opérations intéressantes vont débiter en 1973.

Il s'agit tout d'abord de la liaison entre la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq et le centre de Lille par un système de métro léger sur pneu, de gabarit réduit, mais pouvant circuler à des fréquences très élevées grâce à un système très poussé d'automatisation qui devrait procurer également des avantages très sérieux du point de vue du coût d'exploitation (personnel en nombre très réduit).

C'est en second lieu une opération moins coûteuse en investissement mais importante par sa nature : la mise en souterrain dans la partie centrale de Lille de la ligne de tramway (Le Mongy) qui assure la relation entre Lille d'une part, Roubaix et Tourcoing d'autre part. Voilà un type d'opération familier à beaucoup de pays étrangers (Suisse, Allemagne, Bénélux), dont les réseaux de transports collectifs (et en

particulier de tramways) ont fait l'objet de soins attentifs depuis plusieurs années. En France, ce sera la première opération du genre et il est fort possible qu'elle fasse école; les tramways étant devenus extrêmement rares dans nos villes, ce seraient les autobus qui pourraient bénéficier de tels aménagements.

Parallèlement à ces projets qui se concrétisent, il faut aussi faire le point des études et expérimentations.

Dans de nombreuses métropoles (notamment Strasbourg, Bordeaux, Toulouse, Nice) des projets sont étudiés sous des impulsions très diverses (Agence d'Urbanisme, exploitants, services de l'Équipement...). Certains sont suffisamment mûrs pour que l'on puisse espérer des réalisations avant la fin du VI^e Plan.

Ce développement très rapide d'études financées par les collectivités locales avec l'aide du Ministère des Transports est très encourageant.

L'étude et l'expérimentation de modes nouveaux de transports se développe simultanément et plusieurs d'entre eux pourraient sans

doute faire l'objet d'une expérimentation commerciale d'ici à la fin de ce plan (1).

Pour terminer ce tour d'horizon, il faut parler des facilités accordées aux transports collectifs de surface pour l'utilisation de la voirie.

Dans ce domaine, la situation évolue nettement et les métropoles de province sont en quelque sorte à la pointe. A la mi-1972 on comptait dans l'ensemble des agglomérations de plus de 200 000 habitants plus de 43 km de couloirs réservés, contre seulement un peu plus de 7 km en 1970.

Deux expériences méritent plus particulièrement d'être citées :

— celle de Marseille où grâce à la réservation complète d'une rue centrale, certaines lignes ont pu être mises en site propre sur la quasi-totalité de leur itinéraire (on a constaté alors un accroissement de l'ordre de 20 % de la clientèle);

— celle de Toulouse plus récente où la mise en service d'un nouveau plan de circulation comportant 5 km de couloirs réservés dans le centre a permis de renverser l'évolution du trafic des transports en commun, qui était en baisse régulière depuis plusieurs années.

Dans le même temps, les efforts de productivité ont été poursuivis par

(1) Cf. sur le même sujet un article de M. Bernard Félix, Adjoint au Dr des Tr. Terrestres, paru dans le n° 67/68/69 de la Revue *Équipement. Logement. Transports*.

les entreprises : environ 85 % des véhicules de Transports Collectifs des grandes agglomérations n'ont plus à leur bord qu'un seul agent, les voyageurs oblitérant eux-mêmes

leur titre de transport; le parc de véhicules de son côté s'est largement rénové.

Sur le plan réglementaire, le Code

de la route vient d'être modifié sur plusieurs points pour donner une priorité effective aux véhicules de transports collectifs.

ESQUISSE D'UN BILAN

Nous nous risquerons en conclusion de faire à l'avance un bilan du VI^e Plan; les risques d'un tel exercice prospectif sont évidents, l'indulgence du lecteur est donc nécessaire.

Rappelons tout d'abord que cette période quinquennale aura été la première à lancer un effort d'investissement en matière d'infrastructure dans les métropoles de Provence. Cela est capital.

Les cinq années 1971-1975 apparaîtront sans doute aussi comme une période de transition; d'abord en tant que période de démarrage de travaux; du point de vue technique aussi : tout porte à croire que les projets seront bien différents à la fin de ce Plan et à l'orée du VII^e, de ceux qui existaient au début des années 1970. En faisant une analogie avec le domaine des ordinateurs on peut schématiser cette évolution ainsi :

— la 1^{re} génération est constituée par les Transports en Commun en site propre de Lyon et de Marseille, dérivés directement des techniques éprouvées du métro parisien;

— la 2^e génération est représentée par le transport léger reliant Lille à la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq, lequel, s'il n'innove pas en matière de technique de propulsion et de sustentation, est beaucoup plus avancé sur le plan de l'automatisation, utilise une infrastructure et un matériel plus légers donc moins coûteux et contribue à la mise en œuvre d'une opération d'urbanisme

importante (la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq);

— la 3^e génération, qui pourrait concerner les dernières réalisations du VI^e Plan et les projets qui seront pris en considération pour le VII^e Plan, devraient se caractériser par les aspects suivants :

- une plus grande diversité dans les techniques de transport proprement dites, notre palette s'enrichissant de techniques plus économiques, moins encombrantes (l'insertion dans les tissus urbains existants en sera plus facile) et fortement automatisées;

- une utilisation de ces différentes techniques avec un souci de complémentarité, entre elles tout d'abord, avec les modes de transports existants (individuels et collectifs) ensuite;

- une intégration poussée de ces nouveaux projets dans les tissus urbains traversés qu'ils soient anciens (opérations liées aux stations ou nœuds de correspondance) ou nouveaux (plan masse et infrastructures étudiées simultanément pour une valorisation mutuelle).

Le VI^e Plan aura été marqué aussi par un changement d'attitude profond des responsables et de l'opinion en ce qui concerne l'utilisation de la voirie : la priorité aux transports collectifs, d'objectif, sera devenue une réalité. Le stade de l'expérimentation passé, les timides bandes de peinture auront fait place à des aménagements plus lourds, bordures basses isolant physiquement le couloir réservé, feux spéciaux donnant

la priorité au carrefour et commandés par les véhicules eux-mêmes, tunnels et souterrains réservés aux autobus ou tramways.

Autre conséquence, elle aussi importante : il est probable que le VII^e Plan sera abordé avec une vision plus claire encore des équilibres qu'il est nécessaire de respecter dans les grandes agglomérations en matière de transports. L'orientation des investissements devrait en être notablement modifiée et de nouvelles ressources dégagées pour y faire face.

Ce pourrait être, en particulier l'extension aux agglomérations importantes du versement des employeurs assis sur les salaires, existant en région parisienne depuis 1971, dont le projet est à l'étude; le produit de ce versement devrait pour une part aider au financement de services nouveaux et d'infrastructures de transport en site propre.

A ceux qui trouveront ces perspectives exagérément optimistes ou entachées d'une vision déformée de l'évolution actuelle, il pourrait être répondu que dans le domaine des transports on n'a pas toujours su interpréter les signes avant-coureurs de faits capitaux, comme le développement du chemin de fer, puis de l'automobile.

Pourquoi n'en serait-il pas de même de la renaissance du transport collectif ?

Jean-Pierre GIBLIN

Ingénieur des Ponts et Chaussées
Adjoint au Chef du Service des
Transports de Voyageurs

LES TRANSPORTS

Les transports de voyageurs à courte distance englobent, dans le langage courant, tous les déplacements qui s'effectuent à l'intérieur d'un département, ou entre deux départements voisins. Le type même de ces transports est représenté par les services omnibus de la S.N.C.F. mais entrent aussi dans cette catégorie tous les services routiers interurbains, les transports d'écoliers, les services d'excursions et les transports urbains et suburbains. Cependant la notion de transport à courte distance ne correspond, pour les voyageurs, à aucun concept juridique.

Dans la réglementation française, dont le texte de base est le Décret du 14 novembre 1949, tous les transports de voyageurs sont soumis à la même réglementation, quelle que soit la distance parcourue. Ils sont organisés sur une base départementale, dans le cadre d'un plan d'organisation des transports publics de voyageurs par fer et par route. Ces plans ont été conçus de manière à éviter les doubles emplois onéreux, tout en assurant les transports dans les conditions les meilleures pour l'économie générale.

Il ne peut être question, dans le cadre limité de cet article, d'analyser la réglementation.

Il suffira d'en définir les traits les plus caractéristiques.

● La réglementation repose sur un principe apparemment très simple : toute création de service de voyageurs doit être autorisée par le Ministère des Transports et donne lieu à une inscription sur un registre départemental, le plan des transports, qui fixe l'itinéraire à desservir et la fréquence du service.

En fait les plans départementaux de transports pour les services réguliers prévus par le décret du 14 novembre 1949 n'ont jamais été élaborés et l'on doit se référer aux plans de 1938 qui seuls ont une existence légale.

de voyageurs à courte distance

● Toute adaptation ou modification du plan départemental est de la compétence du Préfet, qui peut autoriser les modifications à apporter au plan des transports de voyageurs après avoir recueilli l'avis d'un Comité consultatif, le Comité technique départemental des transports. Mais lorsque le C.T.D.T. émet un avis défavorable à la majorité, la décision est prise par le Ministre des Transports après avis du Conseil Supérieur des Transports.

En définitive, malgré quelques aménagements récents, la réglementation actuelle remonte pour ses grandes lignes à 1949 et même à 1938 pour ce qui concerne l'essentiel des plans départementaux. Or depuis vingt-cinq ans, la situation des transports à courte distance s'est complètement transformée sous l'influence de deux phénomènes :

— le développement urbain et le dépeuplement corrélatif des zones rurales;

— l'accroissement du parc de voitures individuelles.

L'urbanisation du pays avait déjà rendu nécessaire de nombreuses adaptations des plans départementaux, adaptations opérées par voie d'autorisation provisoire pour tenir compte des variations des besoins de transports résultant des modifications des densités de population dans la plupart des départements.

Mais c'est surtout la concurrence de la voiture individuelle qui rend inéluctable une nouvelle réglementation des transports de voyageurs.

Les plans départementaux avaient été conçus pour assurer un partage équitable entre les diverses techniques de transports ou entre plusieurs entreprises exploitant la même relation. Les transports en commun assumeraient alors la plus grande partie des déplacements à courte distance suivant une répartition qui globalement était la suivante :

● les lignes omnibus de la S.N.C.F., les chemins de fer secondaires d'intérêt général, et les V.F.I.L. sur un réseau d'environ 30 000 km de lignes transportaient une moyenne annuelle de l'ordre de 180 millions de voyageurs;

● les services routiers, sur 12 000 lignes, représentant au total 450 000 km, transportaient une moyenne annuelle de près de 500 millions de voyageurs.

Ces transports en commun assumeraient, suivant les relations, de 60 à 80 % des transports à courte distance.

La part de la voiture individuelle, sans être négligeable, était trop faible pour troubler le marché des transports en commun de voyageurs.

Mais si en 1949, le parc national des voitures individuelles était de l'ordre du million d'automobiles, en 1960 il y avait déjà cinq millions de voitures. En 1970, le parc en circulation dépassait le chiffre de 12 millions, dont 1,4 million représentant une deuxième voiture par ménage.

Il est clair que la voiture individuelle trouve dans les déplacements à courte distance son terrain de développement privilégié. Elle est