

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 décembre 1978.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, pro-
rogeant les dispositions de l'article premier de la loi n° 77-1410
du 23 décembre 1977, relative à l'organisation des transports de
voyageurs dans la région d'Île-de-France,*

Par M. Auguste BILLIÉMAZ,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laccournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Fernand Chatelain, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, René Debesson, Hector Dubois, Raymond Dumont, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vade-pied, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6^e législ.) : 566, 695 et in-8° 85.

Sénat : 87 (1978-1979).

Transports en commun. — Circulation routière - Région d'Île-de-France - Transports.

EXPOSE SOMMAIRE

Report au 1^{er} janvier 1980 de l'application de l'article 6 de la loi chargeant la région d'Ile-de-France de l'organisation et de la mise en œuvre des transports de voyageurs dans la zone considérée.

Mesdames, Messieurs,

Comme l'a très clairement expliqué à l'Assemblée Nationale M. Jean Valleix, Rapporteur de la Commission de la Production et des Echanges, le texte qui nous est soumis a pour objet de reporter, une fois de plus, d'un an la mise en application des dispositions de l'article 6 de la loi du 6 mai 1976. Ainsi, jusqu'au 31 décembre 1979, c'est toujours le Syndicat des transports parisiens qui restera chargé de l'organisation des transports en commun en Ile-de-France et non la Région, comme l'a prévu la loi portant création et organisation de la région d'Ile-de-France adoptée par le Parlement il y a maintenant deux ans et demi.

On peut, certes, regretter le retard apporté par le Gouvernement à la mise en application de ce texte mais il faut bien considérer que celle-ci pose des problèmes délicats notamment au plan financier.

Qu'il s'agisse, en effet, du déficit d'exploitation ou des crédits d'équipement, le régime applicable aux transports en commun en région parisienne diffère très sensiblement de celui en vigueur en province puisque le déficit d'exploitation est pris en charge par l'Etat et les collectivités locales dans les proportions respectives de 70 % et de 30 % et que l'Etat participe à hauteur de 30 % aux dépenses d'infrastructure nouvelle.

C'est donc, en définitive, l'Etat qui joue actuellement pour les transports en commun en Ile-de-France un rôle prépondérant en raison, d'une part, de sa participation essentielle aux charges d'exploitation et, d'autre part, de la majorité de fait qu'il détient, par ses dix représentants et la voix prioritaire du président, au sein du Syndicat des transports parisiens. On voit mal, de plus, comment la région dont le budget est de l'ordre de 2 milliards de francs pourrait faire face à un déficit global de transports en commun qui atteint, actuellement, 3 milliards de francs. Précisons, d'ailleurs, que ce déficit est imputable au refus dudit syndicat d'entériner les

demandes présentées pour chaque année par la RATP et la SNCF tendant à relever les tarifs à un niveau (dit « module d'équilibre ») permettant d'équilibrer le budget d'exploitation (1).

Le Ministère des Transports et les élus régionaux sont bien conscients qu'une telle situation, qui a conduit les usagers à ne plus supporter que 33 % des charges de fonctionnement, ne peut se perpétuer — d'autant qu'elle ne peut que s'aggraver — et plusieurs solutions sont aujourd'hui à l'étude.

Bien qu'aucune décision n'ait été prise, nous pensons utile d'évoquer quelques-unes des formules envisagées. En premier lieu, il apparaît probable que la maîtrise de la politique des transports sera assurée par une Agence régionale des transports dépendant directement du Conseil régional, organisme où les élus régionaux détient la majorité, dont les compétences s'étendraient progressivement, non plus à la seule zone des transports parisiens, mais à l'ensemble de l'Ile-de-France.

Ceci posé, le problème le plus délicat reste celui des clés de répartition des charges. Sur ce point, le souci majeur de l'Etat paraît être au minimum de limiter sa participation et peut-être même de la « geler » au niveau actuel. De même les départements souhaiteraient se désengager progressivement et la répartition des charges se ferait dans ces conditions, sans doute après une période d'adaptation nécessaire, entre l'Etat et la région, la part de cette dernière pouvant atteindre à l'expiration de la période considérée : 40 %.

Une telle modification nécessiterait bien entendu le transfert à la région de ressources suffisantes et suffisamment évolutives pour faire face à ces charges nouvelles (1,2 milliard de francs dans l'état actuel du déficit).

A propos de ces différents schémas de réforme, votre commission se doit de rappeler son souhait maintes fois affirmé de voir les usagers de la région parisienne prendre une part plus importante aux frais de fonctionnement des transports dont ils bénéficient, la participation de l'Etat étant en fait supportée par l'ensemble des contribuables et, notamment, par les habitants des grandes agglomérations de province. Toute formule conduisant à une participation moins importante de l'Etat au déficit de la RATP et de la SNCF banlieue ne pourrait donc qu'avoir son agrément, étant bien entendu que l'objectif à atteindre serait de réduire, autant que faire se peut, ce déficit.

(1) Cf. Annexe.

Quoi qu'il en soit, nous prenons acte des assurances fournies par M. le Ministre des Transports concernant le dépôt à la prochaine session de printemps d'un projet de loi établissant définitivement les pouvoirs, les responsabilités et les charges respectives de l'Etat et de la Région d'Ile-de-France, concernant les transports de voyageurs à Paris et en banlieue.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre commission vous propose d'adopter, sans modification, le présent projet de loi.

TABLEAU COMPARATIF

Texte du projet de loi.

Les dispositions de l'article premier de la loi n° 77-1410 du 23 décembre 1977 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1979.

Propositions de la Commission.

Sans modification.

ANNEXE

EVOLUTION DES MODULES D'EQUILIBRE ET D'APPLICATION DEPUIS 1960

	MODULE D'EQUILIBRE moyen.	MODULE D'APPLICATION
	(En centimes.)	
1960	37	37 (à partir du 1 ^{er} août 1960).
1961	41,7	37
1962	45,5	37
1963	50	37
1964	55,5	37
1965	60	37
1966	66,7	37
1967	72,4	60 (à partir du 15 juillet 1967).
1968	94,5	60
1969	100,9	60
1970	110,2	70 (à partir du 1 ^{er} février 1970).
1971	126,3	80 (à partir du 20 août 1971 — 70 pour la carte hebdoma- daire de transport).
1972	135,5	80
1973	150	80
1974	153,3	80
1975	163,5	90 (au 1 ^{er} juillet).
1976	182,2	100 (au 1 ^{er} juillet).
1977	191	110 (au 1 ^{er} juillet).
1978	213	125 (au 1 ^{er} juillet).

1978 :

Prix ticket Métro Lyon	1,92 F.
Prix ticket Métro Marseille	1,75 F.