

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1975.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi de finances pour 1976 ADOPTÉ PAR  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XIII

Transports.

### II. — TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Auguste BILLIEMAZ,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, vice-présidents ; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, Marcel Lemaire, Jules Pinsard, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Paul Caron, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Jean Francou, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Louis Le Montagner, Léandre Létouart, Paul Malassagne, Louis Marré, Pierre Marzin, Henri Olivier, Louis Orvoen, Gaston Pams, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 1880 et annexes, 1916 (tomes I à III et annexe 37), 1921 (tome XVIII) et in-8° 360.

Sénat : 61 et 62 (tomes I, II et III, annexe 30) (1975-1976).

Lois de finances. — Transports - Société nationale des chemins de fer français (S. N. C. F.) - Régie autonome des transports parisiens (R. A. T. P.).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Brève présentation de l'avis.....</b>	<b>3</b>
<b>I. — Evolution des transports terrestres.....</b>	<b>5</b>
<b>II. — La S. N. C. F. :</b>	
A. — Crédits budgétaires.....	8
B. — Résultats d'exploitation.....	10
C. — Evolution du trafic.....	11
D. — Fermetures de lignes.....	15
E. — Politique d'équipement.....	15
F. — La liaison ferroviaire nouvelle Paris-Lyon.....	18
<b>III. — La R. A. T. P. :</b>	
A. — Evolution du trafic.....	20
B. — Les déplacements en région parisienne.....	21
C. — Politique d'équipement de la R. A. T. P. ....	22
D. — Situation financière de la Régie.....	24
<b>Examen en Commission.....</b>	<b>29</b>

---

## BREVE PRESENTATION DE L'AVIS

Dans l'avis qu'il présente au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan sur les transports terrestres, M. Billié-maz fournit, tout d'abord, quelques indications concernant l'évolution des transports terrestres de voyageurs et de marchandises.

En ce qui concerne l'acheminement des personnes, il souligne la part prépondérante de la route mais aussi la croissance notable du trafic ferroviaire.

Dans le domaine des marchandises, il déplore, en revanche, la chute sensible de l'activité du « rail » et de la voie d'eau et la régression beaucoup moins marquée du trafic routier.

\*  
\* \*

En ce qui concerne la S. N. C. F., le rapporteur pour avis se préoccupe du montant de plus en plus élevé des contributions accordées à cette société et souhaite une présentation plus claire du bilan réel de l'entreprise.

\*  
\* \*

A propos de la R. A. T. P., M. Billié-maz fournit, en premier lieu, une analyse des déplacements dans l'agglomération parisienne faisant ressortir la part croissante des moyens individuels et des échanges entre banlieues.

En ce qui concerne la Régie, il souligne l'amélioration du trafic des autobus et fournit quelques précisions concernant les parkings de dissuasion.

Comme pour la S. N. C. F., il s'inquiète de la disproportion croissante entre les recettes de trafic et les aides financières extérieures tout en admettant que, dans ce domaine, la notion de service public l'emporte sur celle de productivité. Le rapporteur donne, en outre, quelques indications relatives aux métros de Lyon et de Marseille.

L'avis est complété par un bref résumé des observations faites par les commissaires après la présentation du rapport qui conclut à l'adoption des crédits concernant les transports terrestres.

Mesdames, Messieurs,

La situation particulière de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. ne pouvant s'apprécier valablement que dans le contexte général de l'évolution des transports terrestres, nous pensons utile de vous fournir tout d'abord quelques indications sur la situation présente dans ce domaine influencé bien entendu comme les autres, mais de façon inégale, par la récession économique qui touche notre pays.

## I. — EVOLUTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

### A. — Les voyageurs.

Les déplacements de personnes ne sont connus avec précision que pour la S. N. C. F. et la R. A. T. P. Cependant, en se basant notamment sur les consommations de carburants, on estime que ce transport se répartit comme suit (en milliards de passagers/kilomètre) :

#### Réseau ferré :

S. N. C. F. ....	47,3
R. A. T. P. ....	7,1

#### Réseau routier :

Transports collectifs, urbains et interurbains .....	22
Voitures particulières .....	330

De ces chiffres, il faut surtout retenir *la prédominance marquée du transport effectué par route* et, plus particulièrement, des déplacements assurés par les véhicules particuliers qui représentent, à eux seuls, *plus de 80 % du total*.

Au cours de l'année 1974, cette situation a peu évolué bien qu'on ait constaté une légère diminution de la circulation routière et un accroissement sensible du trafic ferroviaire. Il convient de noter, à ce propos, qu'un report même infime, par exemple de 1 %, de la circulation routière sur la voie ferrée se traduit pour cette dernière par une augmentation de 5 %. Cette donnée est à considérer dans l'hypothèse d'une nouvelle et sensible hausse des carburants.

## B. — Les marchandises.

Au cours des cinq dernières années, le trafic de fret a évolué comme suit en milliards de tonnes/kilomètre :

	1970		1971		1972		1973		1974	
		%		%		%		%		%
Route .....	66,9	40,9	68,2	41,6	72,8	42,1	89,2	45,4	97,5	47,4
S. N. C. F. ....	69,6	42,5	66,2	40,4	67,7	39,1	73,2	37,7	77	37,5
Voies navigables .....	12,7	7,8	12,6	7,7	13,1	7,6	12,6	6,4	12,4	6
Oléoducs .....	14,5	8,8	17	10,3	19,5	11,2	20,6	10,5	18,7	9,1
Ensemble .....	163,7	100	164	100	173,1	100	196,3	100	205,6	100

Comme on peut le constater, le transport routier a progressé beaucoup plus vite que tous ses concurrents (+ 46 %). Il s'est ainsi nettement détaché devant la S. N. C. F. à laquelle il a ravi la première place en 1971. La voie navigable a vu, par ailleurs, son trafic stagner au niveau atteint en 1970 et sa part a, en conséquence, sensiblement déchu.

Les premières indications concernant l'exercice 1975 montrent que la route a mieux résisté que le rail et la voie d'eau à la mauvaise conjoncture économique présente. On estime, en effet, que la baisse du trafic routier se situera entre 5 et 10 % alors que le chemin de fer et la voie d'eau pourraient marquer un recul de l'ordre de 18 %.

Cette différence d'évolution résulte de la nature des marchandises transportées, les pondéreux industriels étant plus touchés que les produits alimentaires et les objets manufacturés. De même, on constate que les transports pour compte propre dont les progrès ont été spectaculaires depuis 1972 se sont mieux comportés que les transports « publics ».

En ce qui concerne la S. N. C. F., il faut noter toutefois que la concurrence routière n'a de véritable incidence que sur les distances supérieures à 150 km, domaine où le rail conserve la première place. La situation est néanmoins préoccupante pour la technique ferroviaire qui souffre de plus en plus du handicap des ruptures de charge.

### C. — Aspects énergétiques des transports terrestres.

Nous avons déjà fourni l'an dernier quelques indications concernant la consommation énergétique des différents modes de transport mais des précisions nouvelles nous ayant été fournies, nous estimons intéressant d'en faire état.

Les consommations unitaires de carburant retenues sont les suivantes, pour 100 tonnes/kilomètre :

#### Transport routier :

A moins de 50 km.....	9,1 litres.
De 50 à 150 km.....	6,75 litres.
De 150 à 300 km.....	5,7 litres.
De 300 à 400 km.....	5 litres.
De 400 à 500 km.....	4,3 litres.
Au-dessus de 500 km.....	3,4 litres.

#### Chemin de fer :

Trains complets .....	1,27 litre.
Wagons isolés et rames.....	2,31 litres.

Navigation intérieure ..... de l'ordre de 2 litres.

Oléoducs ..... 0,24 litre.

Il convient naturellement d'utiliser ces chiffres *avec prudence* et de considérer, en particulier, que peu de transports s'effectuent de bout en bout en utilisant une seule technique. Mais, compte tenu de ces réserves, il n'en demeure pas moins que le souci de réduire notre consommation énergétique devrait nous conduire à donner, autant que faire se peut, la préférence aux transports économes de carburant.

## II. — LA S. N. C. F.

### A. — Crédits budgétaires affectés à la S. N. C. F.

#### 1° *Au titre du Ministère des Transports.* (En millions de francs.)

	LOI de finances 1974 + collectif.	LOI de finances 1975.	LOI de finances 1976.
Prévisions pour imprévu.....	100	»	»
Compensation tarifaire.....	805	»	625
Indemnité compensatrice :			
Banlieue .....	245,9	185	297
Omnibus .....	842,26	775	1 083
Infrastructure générale.....	1 499	1 700	1 965
Lignes militaires.....	2,9	3,8	4,1
Passages à niveau :			
Grandes lignes et banlieue.....	341,5	350	370
Charges spéciales de retraite.....	(1) 3 251,7	3 747,5	4 135
Tarifs réduits :			
Grandes lignes et banlieue.....	547,4	630	623
	7 635,66	7 391,3	9 102,1

(1) Non compris 195 millions provenant du régime général de la Sécurité sociale.

#### 2° *Au titre des autres départements ministériels.*

Loi de finances 1974 + collectif : 411,1 millions de francs.

Loi de finances 1975 : 492,2 millions de francs.

#### 3° *Au titre des collectivités locales.*

Loi de finances 1974 + collectif : 455 millions de francs.

Loi de finances 1975 : 548 millions de francs.

Comme ce fut le cas en 1974 où le jeu de la Convention liant l'Etat à la S. N. C. F. conduisit à compléter la dotation initiale par un crédit supplémentaire de 1 212 millions de francs, les crédits

inscrits pour l'exercice en cours devront être majorés dans des proportions beaucoup plus importantes encore pour faire face notamment à la baisse importante, et dans une certaine mesure imprévue, du trafic de marchandises. Il est donc probable que les dotations budgétaires de 1975 dépasseront 9 milliards de francs au seul titre du Ministère des Transports.

Dès maintenant, on peut prévoir également que les dépenses figurant à la loi de finances de 1976 devront être largement majorées et dépasseront à coup sûr les dix milliards de francs.

\*  
\* \*

Votre commission n'ignore pas *les charges particulières de service public qui pèsent sur la S. N. C. F.* et la contribution importante que cette entreprise apporte de façon indirecte mais certaine à l'économie du pays, mais elle se préoccupe vivement de la détérioration financière continuelle du bilan de cette société. Elle note, en particulier, que même pour une année telle que 1974 où l'évolution du trafic a été favorable, le montant des recettes commerciales n'a couvert que 70 % des dépenses contre 72,5 % en 1973.

Une telle situation présente, entre autres choses, l'inconvénient d'enlever toute signification aux chiffres qui nous sont présentés et de ne plus permettre au Parlement d'émettre un avis sérieux et motivé sur la gestion et les résultats de nos chemins de fer.

Votre commission se pose donc la question de savoir s'il ne conviendrait pas pour présenter un bilan de la S. N. C. F. rendant mieux compte de son activité ferroviaire, de faire figurer les dotations à caractère social et économique, qui viennent s'ajouter aux profits normaux de l'entreprise, aux budgets d'autres départements ministériels, tels que celui des Affaires sociales ou de l'Economie.

Répondant enfin par avance à ceux qui voient dans les avantages tarifaires consentis aux grosses entreprises privées ou publiques une des causes principales du déficit du rail, elle tient à souligner que la S. N. C. F. ne peut ignorer la concurrence des autres modes de transport et que les pondéreux, source principale de ses recettes de trafic, pourraient être acheminés par la route ou la voie d'eau.

**B. — Résultats d'exploitation pour 1974.**

	RESULTATS 1974	BUDGET REVISE 1975
(En millions de francs.)		
<b>A. — RECETTES</b>		
<i>Produits du trafic.</i>		
Voyageurs .....	5 479	6 318
Marchandises et poste.....	10 532	10 718
<b>Total .....</b>	<b>16 010</b>	<b>17 036</b>
Recettes diverses .....	2 377,5	2 212
Indemnités, remboursement et contribu- tions diverses :		
Réductions marchandises.....	77	78
Banlieue parisienne.....	292	440
Réductions voyageurs.....	1 331	1 464
Compensation pour service public (art. 18 <i>ter</i> et 18 <i>quater</i> ) .....	661	1 020
Contributions de l'Etat :		
Infrastructure .....	1 499	1 760
Passages à niveau.....	341	366
Installations maintenues.....	3	»
Provision pour imprévu.....	100	100
Atténuation de charges.....	805	580
<b>Total des interventions publiques.</b>	<b>5 109</b>	<b>5 808</b>
<b>Total des recettes.....</b>	<b>23 496,5</b>	<b>25 056</b>
<b>B. — DÉPENSES</b>		
Personnel :		
Salaires .....	8 260	9 573
Charges patronales.....	3 815	4 455
Impôts sur les recettes de trafic.....	2 108	1 935
Travaux d'entretien et de réparation (dont matières) .....	2 426 (1 498)	2 862,5
<i>Autres dépenses.</i>		
Frais de traction.....	634	761,5
Frais de gares.....	1 386	1 436
Frais divers.....	1 834	1 960
Amortissements .....	1 502	1 544,5
Charges financières.....	1 592	1 746 100
<b>Total .....</b>	<b>23 577</b>	<b>26 373,5</b>
<b>Déficit résiduel.....</b>	<b>— 79,5</b>	<b>— 1 317,5</b>

## C. — Evolution du trafic.

### 1. VOYAGEURS

#### a) Résultats de 1974.

Le nombre de voyageurs et de voyageurs/kilomètre a évolué comme suit par rapport à 1973 :

	1973	1974	EVOLUTION
			(En pourcentage.)
Voyageurs (millions) :			
1 <sup>re</sup> classe.....	33,4	34,6	+ 3,6
2 <sup>e</sup> classe.....	586,5	607,7	+ 3,6
Total .....	619,9	642,3	+ 3,6
Voyageurs/kilomètre (milliards) :			
1 <sup>re</sup> classe.....	8,35	8,73	+ 4,6
2 <sup>e</sup> classe.....	36,35	38,58	+ 6,1
Total .....	44,70	47,31	+ 5,8

Ces résultats font apparaître une expansion modérée du trafic global.

Mais, plus significative est la comparaison entre les résultats obtenus en 1973 et 1974 sur les différents secteurs telle qu'elle ressort des chiffres suivants (en milliards de voyageurs/kilomètre) :

	1973	1974	EVOLUTION
			(En pourcentage.)
Banlieue de Paris.....	6,88	7,21	+ 4,8
Banlieue des principales villes de province .....	1,13	1,18	+ 4,4
Rapides et express.....	33,4	35,56	+ 6,5
Omnibus .....	3,06	3,11	+ 1,6
Services routiers.....	0,23	0,25	+ 8,7

Ce tableau souligne, comme l'an dernier, l'expansion particulièrement marquée des grandes liaisons interurbaines contrastant avec la stagnation du trafic omnibus dont la place devient de plus en plus marginale.

On notera que, de 1969 à 1972, la progression du nombre des voyageurs s'est établie comme suit sur les principales liaisons au départ de Paris :

(En pourcentage.)

Paris—Lyon .....	+ 15,9
Paris—Marseille .....	+ 6,3
Paris—Nice .....	+ 4,9
Paris—Toulouse .....	+ 20,9
Paris—Bordeaux .....	+ 14,6
Paris—Lille .....	+ 10,6
Paris—Strasbourg .....	+ 14,1

La concurrence aérienne se fait nettement sentir sur Paris—Marseille et Paris—Nice, liaisons sur lesquelles l'avion a pris le pas sur le rail.

b) *Premières indications pour 1975.*

Pour les neuf premiers mois de 1975, l'évolution du trafic de voyageurs fait apparaître une augmentation générale de l'ordre de 5 %.

La progression du trafic de voyageurs se poursuit donc à un rythme légèrement supérieur à celui enregistré précédemment et affecte surtout, comme les années précédentes, les services de première classe et les grandes lignes (+ 6 %).

Dans la conjoncture économique actuelle, cette évolution favorable est assez remarquable et contraste avec la stagnation des résultats des autres réseaux européens.

Elle est due, semble-t-il, au transfert sur le rail d'une partie du trafic routier et à l'excellente qualité des services offerts aux usagers par la S. N. C. F. qui justifie ainsi son rôle éminent dans les transports publics de personnes à moyenne et longue distance.

## 2. MARCHANDISES

### a) Résultats de 1974.

Le trafic de marchandises a évolué comme suit, en millions de tonnes et milliards de tonnes/kilomètre :

	1973	1974	POURCENTAGES
Tonnes .....	258	265	+ 2,7
Tonnes/kilomètre .....	73,9	77,1	+ 4,3

La progression est restée vive jusqu'à la fin de l'été. Mais dès le début de l'automne les résultats ont marqué une sensible régression.

### b) Premières indications pour 1975.

L'évolution enregistrée pour les neuf premiers mois de l'année fait apparaître un recul sensible du trafic avec 48 milliards de tonnes/kilomètre contre 59 pour la même période de 1974, soit une diminution de 18,9 %.

Pour l'ensemble de l'année, la S. N. C. F. espère toutefois, compte tenu du timide redressement qui s'amorce, que cette réduction brutale sera quelque peu atténuée.

Les marchandises dont le trafic a marqué un recul accentué ont été principalement :

(En pourcentage.)

— les papiers et cartons.....	— 33,7
— céréales et dérivés.....	— 26,7
— produits sidérurgiques.....	— 24,7
— amendements et engrais.....	— 23,7
— minerais et déchets de métaux.....	— 19,5

L'incidence de cette évolution a été particulièrement dommageable à la S. N. C. F. en ce qui concerne les trois dernières catégories de produits qui représentent, respectivement, 12,3 %, 9 % et 9,6 % du tonnage kilométrique acheminé par le rail.

c) Répartition et nature du trafic.

Le tonnage acheminé par wagon isolé continue à décroître et sa part, qui était encore de 40 % en 1970, n'atteignait plus en 1974 que 34,7 %. Ce genre d'expédition l'emporte encore cependant, en tonnes/kilomètre (51,3 % contre 56 % en 1970).

En ce qui concerne le conditionnement, on note *un développement sensible des transconteneurs* qui ne joue toutefois encore qu'un rôle modeste avec 1,5 % du total.

Pour les petits colis, on observe en dépit des efforts du Sernam, une baisse continue de ce trafic qui ne représente plus que 2 milliards de tonnes/kilomètre.

Quant à la nature des marchandises acheminées, on constate, depuis 1970, un accroissement très net de la part des minéraux bruts, des produits métallurgiques et chimiques, des machines et du matériel agricole. En revanche, la part du charbon a déchu de moitié et celle des denrées alimentaires et des articles manufacturés a sensiblement régressé. En général, la vocation de la S. N. C. F. comme transporteur de pondéreux industriels s'est donc encore affirmée.

d) Rôle des chemins de fer  
chez nos principaux voisins européens.

En dépit de la diminution de sa participation au trafic intérieur de marchandises, la S. N. C. F. joue dans le transport intérieur de marchandises de notre pays *un rôle plus important* que les compagnies ferroviaires de nos principaux voisins européens.

Ceci ressort, en particulier, des chiffres suivants :

Part de la voie ferrée.

	1970	1971	1972
	(En pourcentage.)		
République fédérale d'Allemagne...	40,3	38,1	37
Royaume-Uni .....	22,2	20	19,4
Italie .....	»	23,4	20,3
France .....	44,9	42,7	41,7

On notera de plus que la régression du rail, au plan du fret, est un phénomène général dans tous les pays d'économie développée tandis que le rôle de la route progresse partout de façon sensible.

#### D. — Fermetures de lignes.

La contraction du réseau auquel il a été procédé au cours des cinq dernières années comporte deux aspects : fermeture de lignes à tout trafic et suppression du transport de voyageurs.

En ce qui concerne le premier point, *1 810 kilomètres de lignes ont été purement et simplement supprimés* depuis 1970, compte tenu de la réouverture de 29 kilomètres de voies.

Ces mesures n'ont été que très partiellement compensées par la mise en place de services routiers de remplacement. Aucun service public de transport n'est donc plus assuré sur la plus grande partie de ces liaisons.

Votre commission est consciente de la nécessité pour la S. N. C. F. de réduire ainsi ses frais d'exploitation, mais elle attire l'attention du Gouvernement sur les répercussions de telles mesures qui contribuent à hâter le dépeuplement de nos zones rurales les plus défavorisées.

En ce qui concerne les voyageurs, les fermetures réalisées affectent 447 kilomètres de lignes dont 317 utilisés uniquement par des services omnibus.

Votre commission émet, à ce sujet, les mêmes réserves que précédemment tout en reconnaissant qu'un effort important a été fait pour améliorer les dessertes omnibus au plan des horaires et du matériel.

#### E. — Politique d'équipement.

##### 1° OPÉRATIONS PRÉVUES

Les investissements de la S. N. C. F. comportent deux grands volets : le réseau principal et la banlieue parisienne.

##### a) Réseau principal.

Les autorisations de programme consacrées aux investissements sur le réseau principal atteindront 3 229,8 millions de francs

(toutes taxes comprises) et les crédits de paiement s'élèveront à 3 619,4 millions de francs (toutes taxes comprises), contre respectivement 339,4 millions de francs et 3 117 millions de francs en 1975.

La répartition entre les principaux postes de dépense (en millions de francs) s'établit comme suit :

	1975	1976
1. Electrification :		
Locomotives, locotracteurs, éléments automoteurs électriques.....	256,4	395,6
Infrastructure de traction électrique.....	150,4	201,4
Total .....	406,8	597
2. Diésélisation : locomotives, locotracteurs, autorails, T. G. V. ....	228	116,4
3. Affectation mixte : installation de sécurité, passages à niveau, télécommunications, voies et ouvrages d'art.....	864,5	818,6
4. Autres modernisations du réseau :		
Matériel roulant.....	1 170,7	1 417,4
Etablissement d'exploitation et techniques.	436,5	570
Installation du personnel.....		
Mobilier et outillages divers.....		
Lignes nouvelles.....	10,5	100
Total .....	1 617,7	2 087,4
Total général.....	3 117	3 619,4

Il convient d'ajouter qu'un programme complémentaire intéressant le Massif Central est en cours d'élaboration pour 1976 à concurrence de 110 millions de francs en autorisations de programme.

b) *Banlieue parisienne.*

Il faut distinguer deux programmes, l'un bénéficiant d'un financement normal, l'autre d'un financement spécial.

### 1. Programme à financement normal.

Ce programme ne peut pas être spécifiquement affecté à l'électrification ou à la diésélisation, bien que l'ensemble des infrastructures concernent l'électrification.

Il comprend :

	1975		1976	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En millions de francs.)			
Matériel roulant.....	235,8	338	269,8	295
Infrastructure .....	164,2	140	153,3	255
	400	478	423,1	550

### 2. Programme à financement spécial.

Ce programme peut être subdivisé en deux rubriques :

	1975		1976	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En millions de francs.)			
Electrification de lignes nouvelles (Evry, Saint-Quentin, Aulnay, Roissy, Cergy, Invalides, Orsay, Massy Pont de Rungis) .....	749,4	394,86	593,8	502,19
Les gares (nouvelles) de Lyon et divers .....	49,5	61,2	104,6	86,31
	798,9	456,1	698,4	587,5

## 2° MODALITÉS DE FINANCEMENT

Les différentes opérations intéressant les grandes lignes sont financées, pour l'essentiel, par autofinancement et recours à l'emprunt.

Pour la banlieue parisienne, un peu moins de la moitié des ressources sont obtenues par le même moyen, mais le reste provient de subventions de l'Etat et du District, de prêts du District et du versement auquel sont astreints les industriels de la Région parisienne.

*Les opérations de modernisation* entreprises à ce jour ont conduit à l'électrification de 9 327 kilomètres de lignes (supportant 76 % du trafic) tandis que 25 507 kilomètres sont desservis par des engins Diesel.

#### **F. — La liaison ferroviaire nouvelle Paris—Lyon.**

Il est prévu de mettre en service la ligne nouvelle électrifiée en deux phases.

La première concerne le tronçon central Saint-Florentin—Mâcon et le tronçon Passilly—Aisy, ce qui permettra de desservir Dijon. La fin de cette phase se situerait dans la deuxième moitié de 1981.

La deuxième phase comportant les tronçons extrêmes : Combs-la-Ville—Saint-Florentin et Mâcon—Lyon se terminerait en 1982.

Le prolongement de la ligne au-delà de Lyon n'est pas étudié pour le moment. Toutefois, une telle opération est envisageable dans le cadre d'un réseau européen à grande vitesse.

Par contre, les mêmes trains à grande vitesse (T. G. V.) électriques ou turbotrains continueront leurs parcours au-delà de Lyon vers la Suisse et la vallée du Rhône en empruntant les voies existantes.

Au cours des quinze dernières années, le trafic de la ligne Paris—Lyon a cru en moyenne annuelle de 4,2 % pour les voyageurs et 4 % pour les marchandises.

La ligne nouvelle bien que réservée au trafic voyageurs entraînera indirectement une augmentation du trafic marchandises sur l'ancienne ligne sur laquelle les délais de transport pourront ainsi être réduits.

Suivant les prévisions établies par la S. N. C. F., le gain considérable de vitesse réalisé sur l'axe Paris—Lyon devrait entraîner une sensible augmentation du nombre des voyageurs, ne serait-ce que par transfert vers la voie ferrée des personnes empruntant actuellement l'avion ou la route. A ceci s'ajoutera sans doute un certain trafic induit dû à la possibilité offerte par exemple aux hommes d'affaires d'effectuer un aller et retour Paris—Lyon ou Lyon—Paris dans la même journée.

Le service sera assuré en première et seconde classe mais donnera lieu à perception d'un supplément tarifaire pour train rapide qui n'est pas encore déterminé.

Aucune mesure particulière n'a encore été prise pour le financement de l'opération dont le coût serait voisin de 4 milliards de francs actuels.

## II. — LA R. A. T. P.

### A. — Evolution du trafic.

Le nombre de voyageurs acheminés par le métro et les autobus à évolué comme suit de 1972 à 1974 :

	1972	1973	1974
<i>Réseau ferré.</i>			
Métro urbain.....	1 110,3	1 097,3	1 107,7
Ligne de Sceaux.....	56,5	55,6	56,9
R. E. R. ....	57,3	78,2	81,9
<b>Total .....</b>	<b>1 224,1</b>	<b>1 231,1</b>	<b>1 246,5</b>
<i>Autobus.</i>			
Urbain .....	172,5	172,2	185,5
Banlieue .....	331,1	328,5	340,5
<b>Total .....</b>	<b>503,6</b>	<b>500,7</b>	<b>526</b>
<b>Nombre total de voyageurs.....</b>	<b>1 727,6</b>	<b>1 731,6</b>	<b>1 772,5</b>

On constate pour la première fois une *progression du nombre des usagers de l'autobus*, notamment à Paris, évolution favorable due, sans doute, au développement des couloirs de circulation dont la longueur totale atteint maintenant 98 kilomètres, dont 83 à l'intérieur de Paris. 104 lignes d'autobus sont concernées par ces axes privilégiés.

Il est significatif que sur les sept lignes-pilotes qui disposent de couloirs sur plus de 60 % de leur itinéraire, le trafic ait progressé en un an de plus de 12 %. Cette tendance favorable devrait s'accroître avec la mise en service de nouveaux couloirs réservés portant leur longueur à 110 kilomètres à la fin de la présente année.

Pour les sept premiers mois de 1975, on constate une progression de 7 % des autobus parisiens et de 8,9 % sur les lignes-pilotes, tandis que l'activité est stationnaire sur le métro et le R. E. R.

## B. — Les déplacements en région parisienne.

Pour apprécier le rôle joué par la R. A. T. P., nous pensons utile de fournir ici quelques renseignements concernant le nombre des déplacements en région parisienne par tous modes de transport. Ces données concernant l'année 1973 sont matérialisées par le tableau suivant (en millions de déplacements journaliers).

	PARIS-PARIS	PARIS- banlieue.	BANLIEUE- banlieue.	TOTAL
Moyens individuels (automobiles et deux roues).....	1 748	1 443	8 207	11 398
Transports collectifs (S. N. C. F. + R. A. T. P.).....	2 177	2 420	1 407	5 632

De 1973 à 1975, l'évolution précédemment constatée semble s'être poursuivie concernant la stagnation des échanges entre Paris et la banlieue et la progression accentuée des mouvements entre banlieues, soit + 8 à + 9 %. En revanche, la faible progression concernant Paris *intra muros* a fait place à une légère régression : — 2 à — 3 %, reflétant la chute de la population parisienne au profit de la banlieue extérieure.

Quoi qu'il en soit, on notera qu'en dépit du renchérissement du prix du carburant et des embarras du trafic de surface, *les moyens individuels jouent un rôle de plus en plus important dans l'ensemble de la journée tandis que les transports collectifs arrivent difficilement à faire face aux heures de pointe au cours desquelles ils doivent écouler chaque jour plus d'un million de voyageurs à Paris, plus d'un million et demi entre Paris et la banlieue et environ 700 000 dans les relations entre banlieues.*

On constate cependant depuis quelques années que cette situation de saturation aux heures « chaudes » de la journée tend à s'améliorer légèrement en raison d'un meilleur aménagement des horaires dont l'administration a pris souvent l'initiative et d'une augmentation de la capacité de transport du réseau ferré.

Votre commission se doit de féliciter, en particulier, les responsables du métro de cette légère amélioration comme de *l'effort incontestable entrepris pour rendre le métro plus performant, accueillant et confortable.* A ce sujet, notre réseau suburbain sou-

tient aisément la comparaison avec les grandes villes étrangères, et cela explique incontestablement les succès remportés par notre technique à l'étranger, notamment à Montréal, Mexico, Santiago, Rio et Sao Paulo.

Il convient de noter, enfin, que les transports en commun de la région parisienne sont réalisés en dehors de la R. A. T. P., par la S. N. C. F. et un certain nombre de petites sociétés privées qui assurent, respectivement, le transport de 411 et 81 millions de voyageurs par an.

### C. — Politique d'équipement de la R. A. T. P.

Comme nous l'avons déjà indiqué, la R. A. T. P. s'est engagée depuis vingt ans dans une politique de modernisation et d'extension de son réseau dans quatre voies différentes : prolongement des lignes de métro, renouvellement du matériel roulant et amélioration des installations fixes, création et développement du réseau express régional, extension et aménagement du réseau de surface, création de parkings de dissuasion.

#### 1° PROLONGEMENT DES LIGNES DU MÉTRO

Les principaux aménagements en cours dans ce domaine sont les suivants :

— jonction des lignes 13 et 14 par la poursuite des travaux sur la section Champs-Élysées—Clemenceau—Invalides (mise en service prévue à la fin de 1976) ;

— prolongement de la ligne n° 13 jusqu'à Saint-Denis-Basilique (mise en service prévue courant 1976) ;

— prolongement de la ligne n° 14 jusqu'à Châtillon-I (à mettre en service fin 1976).

A ces travaux en cours, il convient d'ajouter le prolongement de la ligne n° 7 jusqu'à La Courneuve, de la ligne n° 10 jusqu'au Pont de Saint-Cloud et de la ligne 15 *bis* d'Asnières à Gennevilliers.

On étudie, en outre, d'autres projets d'extension du réseau vers la banlieue intéressant les lignes 5, 13, 11, 9, 8, 7 et 14.

## 2° EXTENSION DU RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL

Après la réalisation des branches Est et Ouest du R. E. R., les travaux de construction du tronçon central Auber—Nation sont activement poursuivis avec l'objectif d'une mise en service à la fin de 1977.

C'est seulement à ce moment que le R. E. R. pourra assurer pleinement son rôle en soulageant notablement le réseau ferré existant pratiquement saturé aux heures de pointe.

Cet axe Est-Ouest sera complété par un embranchement Fontenay-sous-Bois—Noisy qui pourrait également être mis en service à la fin de 1977.

Toujours dans le but de mieux desservir la banlieue proche et lointaine, la ligne de Sceaux — qui arrive actuellement en cul-de-sac à la gare de Luxembourg — est en cours de prolongement jusqu'au Châtelet qu'elle atteindra en 1978. L'encombrement du sous-sol parisien sur cet axe et la nécessité de traverser deux bras de la Seine expliquent la lenteur des travaux.

## 3° RENFORCEMENT DES LIGNES D'AUTOBUS

L'accroissement de la demande à Paris et en banlieue conduit la R. A. T. P. à renforcer et restructurer son réseau d'autobus en fonction notamment du développement de sa desserte ferroviaire en dehors de Paris. C'est ainsi qu'on s'efforce d'assurer le rabattement des usagers vers les stations nouvelles du métro ou vers les gares S. N. C. F. de banlieue. Cette opération délicate est menée en liaison avec les transporteurs privés.

Il est plus délicat encore de satisfaire les besoins des personnes désirant se rendre d'une banlieue à une autre. Pour ce genre de trajet, il faut bien reconnaître toutefois que les moyens individuels de transport restent et resteront encore longtemps sans doute le procédé le plus approprié de déplacement.

## 4° CRÉATION DE PARKINGS DE DISSUASION

Il existe dès maintenant dix-neuf parkings de dissuasion situés à la périphérie de Paris ou en banlieue à proximité des stations du métro. Ces parcs de stationnement totalisent 17 600 places.

Un parking de 1 500 places est en cours de réalisation à la porte de la Chapelle. On étudie, en outre, la possibilité de réaliser huit nouveaux parcs d'une capacité totale de 3 000 places.

Le taux de fréquentation de ces parcs est très variable et souvent très décevant. Ceci s'explique à la fois par le niveau des tarifs et le temps relativement long nécessaire au garage d'une voiture.

Au sujet des tarifs, il apparaît utile de rappeler que l'objectif à atteindre doit être de soulager le trafic automobile urbain et non de rentabiliser l'installation.

Ceci nous conduit à rappeler en quelques mots *le mode de financement* adopté qui fait appel aux fonds du District ou du Syndicat des transports parisiens.

Le District fournit une subvention dont le taux varie, de façon inversement proportionnelle au coût de réalisation de la place, de 75 % à 50 %.

Certains parkings sont également financés par le Syndicat des transports parisiens. Les dotations du District et du S. T. P. sont alimentées par une part du montant des contraventions (50 % pour l'un et 25 % pour l'autre).

#### D. — Situation financière de la Régie.

Le compte d'exploitation de la R. A. T. P. pour les années 1974 et les prévisions établies pour 1975 font apparaître un dépassement croissant des recettes par les dépenses, les produits du trafic, soit 1 336 millions de francs en 1974, ne représentant plus que les deux tiers des seules charges de personnel.

Face à un montant des dépenses de 3 455 millions pour 1974 et estimé à 3 793 millions pour 1975, les participations extérieures aux charges se présentent comme suit :

	1974	1975
Collectivités publiques, dont :		
Etat .....	1 032,6	1 172,5
Collectivités locales.....	444,7	508,5
Versement des employeurs.....	310	378

L'affectation de ces versements est le suivant :

	1974	1975
Remboursements de tarifs réduits.....	388,5	459,5
Indemnité compensatrice.....	1 398,6	1 605,6

Compte tenu des contributions et indemnités compensatrices, les résultats d'exploitation sont excédentaires pour le métro, légèrement déficitaires pour le R. E. R. et plus lourdement négatifs pour le réseau de surface, et notamment les autobus parisiens.

**PARTICIPATION DE L'ÉTAT, DES COLLECTIVITÉS ET DES EMPLOYEURS  
AUX DÉPENSES DE LA R. A. T. P. EN 1976**

En 1975 les versements prévisionnels de l'Etat, des collectivités locales et des employeurs se présentent comme suit (en millions de francs) :

Etat .....	1 273
Collectivités locales .....	555,5
Versement des employeurs .....	498

Une part du produit du versement de transport des employeurs de la région parisienne, soit 325 millions de francs, sera versée, en outre, à la R. A. T. P. pour y être affecté au renouvellement du matériel roulant.

\*  
\* \*

Compte tenu de la situation financière très particulière où se trouve la R. A. T. P., il est devenu quelque peu irréaliste d'évoquer à son propos l'objectif de la vérité des prix qui fut, il y a quelque temps encore, l'une des préoccupations du Gouvernement et des édiles de la région parisienne. Il apparaît donc acquis aujourd'hui que le caractère social ou mieux économique du transport en commun l'emporte sur son aspect commercial.

Votre commission ne conteste pas le bien-fondé d'une telle position mais elle lui fournit une fois de plus l'occasion de souligner la *différence de traitement entre les Parisiens et les usagers des transports des grandes villes de province* qui doivent acquitter des tarifs en rapport avec le coût des services rendus.

### III. — LES TRANSPORTS URBAINS DE PROVINCE

Pour les dix-huit agglomérations les plus importantes de province, tous les réseaux urbains de transport en commun étaient en déficit en 1973. Cette situation, qui s'est confirmée en 1974, est imputable à plusieurs facteurs :

— croissance rapide des coûts salariaux et des charges d'entretien et de renouvellement du matériel existant ;

— augmentation non moins importante des charges résultant de l'amélioration de l'offre de transport (création de nouvelles dessertes et accroissement des fréquences) ;

— progression lente des recettes, le relèvement des tarifs étant freiné par des considérations politiques et par le désir des municipalités d'encourager la fréquentation des services publics.

De ce fait, les collectivités sont conduites presque partout à combler le déficit d'exploitation, leur participation étant d'autant plus élevée en pourcentage qu'il s'agit d'agglomérations étendues.

A titre d'exemple, cette participation rapportée au chiffre d'affaires a atteint en 1974 :

- 51,7 % à Marseille ;
- 38,4 % à Lyon ;
- 27,1 % à Toulouse ;
- 20,8 % à Bordeaux ;
- 12,7 % à Grenoble ;
- 12,4 % à Nice ;
- 11,2 % à Strasbourg.

#### CONTRIBUTION DES EMPLOYEURS

En 1974, neuf grandes agglomérations (Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Toulouse, Nice, Strasbourg, Grenoble et Saint-Etienne) ont institué le versement de transport dont la perception est autorisée par la loi du 11 juillet 1973 et un certain nombre d'opérations spécifiques ont pu être ainsi financées au cours de l'année 1975 en dehors de la compensation des réductions consenties aux salariés.

Parmi ces opérations figurent :

- des acquisitions de matériel roulant ;
- la création ou le renforcement des dessertes ;
- des investissements de voirie intéressant les transports collectifs.

Depuis l'extension de la taxation des employeurs aux villes de 100 000 habitants, une quinzaine d'entre elles se sont données la possibilité de bénéficier de ces ressources nouvelles.

Nous donnons ci-dessous, à titre indicatif, pour les neuf villes ayant institué la taxe sur les employeurs en 1973, le taux de prélèvement et son produit :

VILLES	POURCENTAGE	PRODUIT en 1974 (1).
Lyon .....	0,75	54 000
Marseille .....	1,5	48 000
Lille .....	0,75	38 000
Bordeaux .....	0,75	23 000
Toulouse .....	0,91	17 250
Nice .....	1	13 000
Strasbourg .....	0,8	17 000
Grenoble .....	1	19 530
Saint-Etienne .....	0,75	4 770

(1) Produit avant remboursements aux employeurs logeant ou transportant leurs salariés sur le lieu de travail.

## LES MÉTROS DE LYON ET DE MARSEILLE

Les opérations de construction des métros de Lyon et de Marseille se poursuivent à la cadence prévue et la première ligne devrait entrer en service au milieu de 1977 à Marseille, au printemps 1978 à Lyon.

L'augmentation du coût de ces deux opérations pose toutefois un sérieux problème en raison de l'écart croissant entre le coût réel des opérations et les subventions de l'Etat (au départ : 200 millions

de francs à Lyon et 210 à Marseille). En dépit de la révision progressive mais insuffisance de cet apport, il est en effet probable que cette subvention gouvernementale n'atteindra pas 25 % du montant réel des travaux à Lyon et sans doute un peu plus à Marseille. Lorsqu'on sait qu'à Lyon, par exemple, la dépense d'ensemble est actuellement estimée à 1,3 milliard de francs, on juge de la part très lourde que devra supporter la ville de Lyon et le département du Rhône. Il convient cependant d'indiquer que Lyon et Marseille pourront affecter à la couverture de cette charge le produit de la taxe sur les employeurs qui a atteint, en 1974, 32 millions de francs dans le premier cas et 46,1 dans le second, déduction faite de la compensation tarifaire pour le transport des salariés.

## EXAMEN EN COMMISSION

Après avoir entendu l'exposé de M. Billiémaz :

**M. Lemaire** a insisté sur l'intérêt des transports ferroviaires et **M. Brégère** sur le sous-emploi du potentiel marchandises de la S. N. C. F.

**M. Debesson** s'est interrogé sur l'existence de statistiques comparées entre les coûts du fer et de la route, tenant compte des dépenses d'infrastructures.

**M. Schmaus**, après avoir rappelé l'incidence du coût social des accidents de la route, a attiré l'attention de la commission sur la défectuosité du nouveau matériel récemment mis en service par la S. N. C. F., reproche auquel se sont joints **MM. Francou** et **Brégère**.

**M. Pinsard** s'est inquiété des moyens dont dispose la S. N. C. F. pour satisfaire le trafic marchandises.

Après les interventions de **MM. Kieffer, Javelly** et **Bouloux**, **M. Malassagne** a regretté que la S. N. C. F. rejette souvent une partie des charges financières sur les collectivités locales.

**M. Schmaus** a alors émis le souhait que les prolongements des lignes de métro se fassent dans le respect de l'environnement des populations intéressées.

**MM. Quillot, Braconnier, Pouille** et **Barroux** ont ensuite fait état de la position privilégiée faite à Paris dans le domaine des transports et regretté que les villes de province jouissent d'un traitement nettement moins favorable.

Enfin, le Président s'est proposé de faire part de ces différentes remarques au Président de la S. N. C. F. dans une prochaine entrevue.

\*  
\* \*

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1975 concernant les TRANSPORTS TERRESTRES.