

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1977.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1978, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XVI

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Auguste BILLIEMAZ,

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, Jacques Eberhard, 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, Fernand Chatelain, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, François Dubanchet, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Pierre Gaudin, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Léandre Létoquart, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Paul Mistral, Jacques Moission, Jean Natali, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tazjan, René Travert, Raoul Vadepied, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 3120 et annexes, 3131 (tomes I à III et annexe 20), 3152 (tome XX) et in-8° 770.

Sénat : 87, 88 (tomes I, II et III, annexe 15) (1977-1978).

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

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Evolution des transports terrestres	4
A. — Les voyageurs	4
B. — Les marchandises	5
II. — La S. N. C. F.	7
A. — Crédits budgétaires affectés à la S. N. C. F.	7
B. — Compte d'exploitation.....	9
C. — Evolution du trafic.....	10
D. — Equipement et modernisation.....	12
III. — La R. A. T. P.	14
A. — Evolution du trafic.....	14
B. — Modernisation et développement du réseau.....	17
C. — Situation financière.....	20
IV. — Les transports collectifs urbains de province	23
A. — Situation des principaux réseaux.....	23
B. — Les métros de Lyon et de Marseille.....	24
Conclusion	27
Examen en commission	29
Annexes	31 à 35

Mesdames, Messieurs,

L'examen des dispositions budgétaires concernant les transports terrestres est, pour votre commission, l'occasion de faire le point de la situation de ce secteur qui comporte des aspects à la fois économiques et sociaux.

Nous examinerons donc, tout d'abord, l'évolution générale des transports de voyageurs et de marchandises en France avant d'étudier de façon plus approfondie la situation de la S.N.C.F., de la R.A.T.P. et des transports collectifs urbains de province.

I. — EVOLUTION GENERALE DES TRANSPORTS TERRESTRES

A. — Les voyageurs.

La physionomie du trafic de voyageurs n'a pas sensiblement évolué au cours des trois dernières années, la progression ayant été à peu près générale, qu'il s'agisse des transports en commun urbains, des services d'autocars interurbains ou des véhicules privés.

En ce qui concerne la technique ferroviaire pour laquelle les résultats sont connus avec précision, le trafic a atteint en 1976, 66 milliards de voyageurs-kilomètres contre 61,7 milliards en 1974, soit une progression de 6,5 %.

Pour la route dont les chiffres sont moins précis, on note, pour la première fois, une faible augmentation des transports collectifs urbains de province et un accroissement beaucoup plus marqué de l'activité des autocars (+ 9 %) qui bénéficient, en particulier, du développement du tourisme et du ramassage scolaire. Enfin, le chiffre des voyageurs-kilomètres concernant les usagers des voitures particulières et des deux-roues, reste impressionnant — 329 milliards — bien que sa progression se soit sensiblement ralentie (+ 9,3 % depuis 1974 et + 1,5 %, seulement en 1977).

Au total, plus de 75 % des transports de personnes s'effectuent donc par voie routière.

Cette situation ne manque pas d'être préoccupante du point de vue énergétique si l'on considère que l'utilisateur de la route consomme de six à huit fois plus de carburant que celui du rail. On peut également se demander ce qu'il adviendrait si un embargo toujours possible sur les hydrocarbures ou simplement la nécessité d'économiser des devises provoquait un report massif de la route vers le rail. Il ne semble pas, en effet, que la S. N. C. F. puisse faire face à un accroissement de trafic supérieur à 10 %, en période de pointe ou 30 % en régime normal, ce qui est bien insuffisant au regard des besoins.

B. — Les marchandises.

Les tonnes-kilomètres transportées ont évolué comme suit de 1974 à 1976 (en milliards) :

	1974	1975	1976
Route	94,8	86	92,5
Rail	77	64	68,5
Voies d'eau.....	13,7	11,9	12,2
Oléoducs (1)	18,7	18,1	19,6

(1) Transit exclu.

Depuis 1974, année record, tous les modes de transport sont en recul mais celui-ci est relativement faible pour la route, qui a presque retrouvé, en 1976, le maximum atteint deux ans plus tôt tandis que la reprise ferroviaire n'a pas effacé, et de loin, la chute brutale enregistrée en 1975.

Enfin, la dégradation des résultats de la voie d'eau s'est poursuivie.

Pour 1977, il est probable que le trafic ferroviaire de fret se retrouvera aux environs de 65 milliards de tonnes-kilomètres, soit le niveau atteint en 1965, tandis qu'une progression de l'ordre de 2 % sera réalisée par la route en dépit de ses médiocres résultats de fin d'année. Ainsi la part routière sera-t-elle passée de 28 à 47 % en dix ans tandis que celle du rail aura rétrogradé de 52 à 35 %.

Nous avons dit déjà les raisons d'une telle évolution due aussi bien à la réduction des pondéreux, à l'omniprésence de la route et au coût des frais de transbordement qu'à la rapidité d'acheminement (de l'expéditeur au destinataire). S'il est malheureusement difficile de remédier aux trois premiers éléments, il nous semble, en revanche, souhaitable et sans doute possible d'accélérer l'acheminement des marchandises, ou plus exactement la durée de rotation réelle des wagons, ce qui permettrait à la fois de mieux rentabiliser le matériel roulant et de donner satisfaction aux usagers. La technique du conteneur constitue également un moyen

efficace de limiter les manutentions mais elle suppose un équipement en matériel de levage qui fait encore défaut dans de nombreuses gares secondaires.

Quant à la navigation intérieure, il est à peine besoin de signaler qu'elle souffre à la fois comme le rail de la diminution des pondéreux et du coût des transbordements mais aussi, et peut-être surtout, de son caractère artisanal.

II. — LA S. N. C. F.

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

(En millions de francs.)

	LOI de finances 1976 et collectif.	LOI de finances 1977 et collectif.	LOI de finances 1978.
<i>1° Au titre du Ministère des Transports.</i>			
Prévisions pour imprévu.....	180,60		
Compensation tarifaire.....	1 405	3 500	3 175
Indemnité compensatrice :			
Banlieue	558,20	435	520
Omnibus	1 346,06	1 543	1 565
Infrastructure générale.....	1 983,99	2 090	2 295
Lignes militaires.....	3,84	4,09	4,36
Passages à niveau :			
Grandes lignes et banlieue.....	382,95	400	425
Charges spéciales de retraite.....	4 462,50	4 975	5 230
Tarifs réduits :			
Grandes lignes et banlieue.....	586,80	757	710
Total	10 909,94	13 704,09	13 924,36
<i>2° Au titre des autres départements ministériels.</i>			
Tarifs réduits :			
Voyageurs	645,62	671	1 131,8
Marchandises	101,88	89,35	93
Total	747,50	760,35	1 224,8
<i>3° Au titre des collectivités et organismes divers.</i>			
Tarifs réduits et compensations des retraites par la caisse nationale d'assurance vieillesse.....	932,37	1 128,8	1 303,3

Au total, pour les années 1976 et 1977, les financements extérieurs dont a bénéficié la S. N. C. F. s'élèvent donc respectivement à 12 589,81 F et 15 593,24 F et pour l'exercice 1978, le montant prévu est de 16 452,46 F.

Ainsi le total des versements affectés à la S. N. C. F. dont nous signalions depuis plusieurs années la continuelle progression a augmenté plus rapidement encore qu'auparavant et à raison de plus du tiers en trois ans.

Nous notons, en outre, que les crédits inscrits à la loi de finances sont complétés à chaque exercice par des collectifs de plus en plus importants parmi lesquels celui de 1977 mérite une mention spéciale puisque la correction en hausse dépasse 38 %.

Il y a donc une sous-estimation, que nous aurions tendance à qualifier de systématique, des aides à accorder à la S. N. C. F. pour laquelle nous souhaiterions que le Gouvernement nous fournisse quelques éclaircissements.

B. — Compte d'exploitation.

	RESULTATS 1976.	BUDGET initial 1977.	BUDGET révisé 1977.
RECETTES			
Recette commerciale :			
Voyageurs	6 484	6 863	7 094
Marchandises	10 203	10 549	10 984
(Y compris poste et Sernam.)			
Total	16 687	17 412	18 078
Indemnité et remboursement :			
Réduction tarifaire voyageurs...	1 788	1 889	1 923
R é d u c t i o n tarifaire marchan- dises	105	82	87
Total recettes de trafic.....	18 580	19 383	20 088
Recettes diverses.....	2 114	2 254	2 398
Compensation de service public.....	1 195	1 333	1 333
Indemnité banlieue.....	678	701	701
Contribution pour l'infrastructure...	1 907	2 142	2 142
Contribution :			
Pour les passages à niveau....	380	405	405
Pour les lignes « militaires »...	4	4	4
Compensation tarifaire.....	1 405	»	3 500
Provision pour imprévus.....	81	»	»
Total des recettes.....	26 344	26 222	30 571
DÉPENSES			
Salaires	10 691	11 920	11 945
Charges patronales.....	5 472	6 143	6 185
Impôts	210	471	281
Entretien et réparation.....	3 235	3 519	3 541
Frais de traction.....	847	936	946
Gares, trains et services extérieurs			
Sernam	1 650	1 685	1 752
Autres dépenses.....	1 827	1 943	1 964
Amortissements	1 649	1 693	1 693
Charges financières.....	1 939	2 437	2 264
Total des dépenses.....	27 460	30 747	30 571
Résultats	— 1 116	— 4 525	0

Ces chiffres font apparaître, pour l'exercice 1976, une différence de près de 9 milliards de francs entre les recettes de trafic proprement dites et les dépenses et cette insuffisance, si elle a été réduite de 10 % par rapport aux prévisions initiales, dépassera cependant nettement 10 milliards de francs en 1977.

Quant au déficit « statutaire », seule la massive compensation tarifaire inscrite au collectif 1977 devrait permettre de la réduire à zéro alors qu'il avait atteint 1 100 millions de francs en 1976.

C. — Evolution du trafic.

a) RÉSULTATS DE 1976

1. Voyageurs.

Le nombre de voyageurs et de voyageurs-kilomètre a évolué comme suit par rapport à 1975 :

	1975	1976	EVOLUTION en pourcentage.
Voyageurs (millions) :			
Banlieue parisienne.....	418	436	÷ 4,3
Autres lignes.....	240	239	— 0,3
	657,9	675,2	
Voyageurs/kilomètre (milliards) :			
Banlieue parisienne.....	7,4	7,7	÷ 4,6
Autres lignes.....	43,3	43,8	÷ 1,25
Total	50,7	51,5	

Bien que faible, la *progression* du trafic de voyageurs s'est donc poursuivie et, dans ce domaine, l'évolution de la S.N.C.F. apparaît satisfaisante surtout si on la compare aux résultats obtenus par les sociétés ferroviaires du Marché commun. On note, en effet, que depuis 1972, la tendance a été la suivante chez nos voisins de la Communauté :

Chemins de fer allemands	— 4 % ;
Chemins de fer britanniques	+ 1 % ;
Chemins de fer italiens	+ 13 % ;
Chemins de fer français	+ 19 %.

2. Marchandises.

	1975	1976	EVOLUTION en pourcentage.
Tonnes (millions).....	218,9	227,2	÷ 3,7
Tonnes/kilomètre (milliards).....	64	68,5	÷ 7

Le trafic des marchandises, vivement affecté en 1975 par la récession économique, a marqué une certaine reprise en effaçant à peu près les mauvais résultats de l'année précédente.

Le problème est, pour la S. N. C. F., de remédier à la réduction des pondéreux qui constitue son fret préférentiel.

b) PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1977

1. Voyageurs.

Pour le premier semestre de l'année en cours, le trafic a évolué comme suit :

	VOYAGEURS (10 ⁶)	VOYAGEURS/Km (10 ⁶)
Banlieue parisienne.....	235,4	4,24
Autres lignes.....	125,6	21,50

Pour les voyageurs-kilomètres, le trafic est en net progrès sur la banlieue (+ 5 %) et progresse légèrement sur les autres lignes (+ 1,4 %) Cette évolution, sensiblement inférieure aux prévisions, peut s'expliquer par la récession économique qui s'est particulièrement manifestée aux second et troisième trimestre de 1977.

Le léger « mieux » enregistré est imputable aux seuls rapides et express.

2. Marchandises (1^{er} janvier au 14 octobre 1977).

Tonnes 168,0 millions : — 5,4 %
Tonnes-kilomètres 48,3 milliards : — 2,3 %

La tendance déjà médiocre au premier semestre a été franchement mauvaise au troisième trimestre où le tonnage kilométrique a régressé de 6 %.

Même si l'amélioration escomptée en novembre se produit le trafic ferroviaire de marchandises sera inférieur d'au moins 2,5 % à celui de l'an dernier.

Cette mauvaise tenue du fret est essentiellement imputable à la crise de la sidérurgie et du bâtiment qui retentit, notamment, sur les transports de minerai et des ferrailles et de matériaux de construction pour lesquels le recul enregistré depuis le 1^{er} janvier 1977 est, respectivement, de 16,6 et 19,6 %.

Sur le plan géographique, ce sont les réseaux du Nord et de l'Est qui enregistrent les baisses les plus marquées alors qu'une reprise assez nette est apparue sur le Sud-Est et le Sud-Ouest.

De façon générale, la stagnation ou le recul du trafic « marchandises » contraste donc depuis dix ans avec la progression suivie de l'activité « voyageurs » de sorte que les recettes « passagers » tendent à rejoindre celles du fret autrefois beaucoup plus importantes.

D. — Equipement et modernisation.

Les dépenses d'équipement de la S. N. C. F., qui ont atteint, en 1976, 4 777 millions de francs, s'élèveront cette année à 5 584,5 millions de francs.

La ventilation de ces dépenses est la suivante entre le réseau principal et celui de la banlieue parisienne (en millions de francs) :

	1976	1977
Réseau principal.....	3 712,1	4 470
Banlieue parisienne.....	1 064,9	1 114,5

Sur les grandes lignes, un peu moins de la moitié des crédits est consacrée en 1977 à l'infrastructure dont 20 % environ à l'électrification.

Pour le matériel roulant, qui bénéficie d'un effort marqué, plus du tiers des dotations concernant le matériel Corail appelé à remplacer progressivement les autres types de voitures sur tous les services.

La liaison rapide Paris—Sud-Est.

En prenant en compte aussi bien l'infrastructure que le matériel roulant, on note que les dépenses relatives à la liaison Paris—Sud-Est passent de 544 millions de francs, en 1976, à 882 millions de francs en 1977, ce qui est logique compte tenu de l'avancement du chantier.

L'ouverture de la liaison rapide Paris—Sud-Est est prévue en deux temps : Paris-Saint-Florentin, au début de 1982 et Saint-Florentin-Lyon à la fin de la même année. L'entrée à Lyon pose quelques problèmes qui sont, semble-t-il, en cours de règlement. L'opération se déroule dans les délais prévus et en respectant les devis originaux.

Etat actuel du réseau et perspectives d'électrification.

Le total des lignes en exploitation s'élève à 34 717 kilomètres dont 24 349 ouverts au trafic de voyageurs.

Ces lignes sont électrifiées sur 9 374 kilomètres mais si la longueur ainsi équipée ne représente que 27 % du total la traction électrique a acheminé 76,8 % du trafic kilométrique brut remorqué.

Les opérations d'électrification en cours concernent essentiellement Bordeaux—Montauban et la rive droite du Rhône.

Il est prévu d'équiper ultérieurement : Lyon—Grenoble. Lyon—Chambéry. Angers—Nantes. Narbonne—Espagne, Rennes—Brest et Nantes—Lyon.

Quant aux autres liaisons rapides du type Paris—Sud-Est, elles font actuellement l'objet d'études préliminaires à la demande du Gouvernement sur les axes *Paris—Ouest* et *Paris—Sud-Ouest* (avec tronçon commun de *Paris au Mans*). Toutefois, aucune décision n'a pas encore été prise et il n'apparaît pas qu'un tel projet prenne corps avant cinq à six ans.

Prix du courant acheté à E. D. F. :

a) Dans la zone *Sud-Ouest* et une partie de l'Ouest, la S. N. C. F. vend à E. D. F. le courant produit par ses propres centrales et lui rachète l'énergie alimentant les sous-stations de traction. Sur ces bases le prix acquitté par la S. N. C. F. s'élève à 6 centimes le kilowatt-heure non compris les frais d'amortissement (2 centimes).

b) Dans les autres régions le contrat d'achat est basé sur le tarif vert appliqué à tous les utilisateurs de courant haute tension en fonction de leur consommation, soit, pour la S. N. C. F., en 1976 : 12,8 centimes par kilowatt-heure.

III. — LA R. A. T. P.

A. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTATS ENREGISTRÉS PAR LA R. A. T. P.

Le nombre de voyages effectués par les usagers du métro et des autobus a évolué comme suit de 1973 à 1976 (en millions) :

	1974	1975	1976
Métro urbain.....	1 046,8	1 059,0	1 061,7
Métro régional.....	127,1	130,8	130,9
Total réseau ferré.....	1 173,9	1 189,8	1 192,6
Autobus Paris.....	183,9	223,4	296,2
Autobus banlieue.....	323,4	345,5	389,5
Total réseau routier.....	507,3	568,9	685,7
Total général.....	1 681,2	1 758,7	1 878,3

Ces chiffres nous conduisent, tout d'abord, à rappeler que la R. A. T. P. est de loin le premier transporteur de France, ce qui pose à la Régie des problèmes d'autant plus délicats — notamment de capacité et de rapidité — que plus de la moitié du trafic s'effectue au cours des deux heures de pointe du matin et du soir.

L'évolution enregistrée depuis deux ans fait apparaître deux facteurs essentiels :

— une stabilisation du nombre des usagers du métro urbain et du R. E. R. ;

— une *vive remontée du trafic des autobus de Paris et de banlieue.*

En ce qui concerne le premier point, force est donc de constater qu'en dépit de l'augmentation de la longueur des stations et des rames, de l'accélération du débit et de la prolongation de nombreuses lignes, le trafic souterrain paraît avoir atteint un

plafond. Une analyse plus poussée permettrait, certes, de déterminer s'il n'y a pas eu un certain transfert de voyageurs du métro vers les autobus, mais il semble qu'un certain équilibre se soit établi entre transports individuels et transports, notamment, dans la zone d'urbanisation dense desservie par le métro.

Cette opinion mériterait sans doute d'être nuancée concernant le R. E. R. mais, dans ce cas, il faudra attendre pour juger de la valeur de ce réseau que la jonction Est—Ouest et Nord—Sud soit réalisée.

2° DÉPLACEMENTS EN RÉGION PARISIENNE

Pour apprécier la valeur du trafic enregistré par la R. A. T. P., nous pensons utile de rappeler comment se répartissent les déplacements en région parisienne par mode de transport.

Les dernières évaluations remontant à 1973, donnent les indications suivantes (en pourcentage) :

	PARIS « <i>intra muros</i> ».	PARIS banlieue.	BANLIEUE banlieue.
Métro	39	13	1
Autobus	13	13	8
S. N. C. F.	1	32	5
Voitures particulières.....	36	39	65
« Deux roues ».....	11	3	21

Suivant l'évolution de cette répartition depuis trois ans, il semble que le trafic automobile ait légèrement régressé dans la zone urbaine centrale tandis qu'il a continué à progresser en banlieue.

Quant aux transports en commun, on escompte une progression annuelle d'environ 2 % qui pourrait naturellement être beaucoup plus forte si le coût des carburants continuait à croître au rythme actuel.

Il est bien évident que la Régie doit être prête à faire face à cette éventualité.

3° TRAFIC ENREGISTRÉ DANS QUELQUES GRANDES VILLES ÉTRANGÈRES

Le nombre de voyageurs acheminés par métro ou autobus a été le suivant, en 1976, à Londres, Hambourg, Rome et Bruxelles (en millions):

	LONDRES	HAMBOURG	ROME	BRUXELLES
Métro	546	178	29	8,8
Autobus	1 423	190 (+ tramways 21)	1 159	194 (y compris tramway)
Nombre d'habitants de l'agglomération.	7	2,5	3,6	1,1

Ces chiffres montrent qu'en dehors de Londres, Paris est, au regard du nombre d'habitants desservis, la grande agglomération européenne où les transports en commun sont les plus utilisés, le métro y jouant un rôle particulièrement important en raison, sans doute, de la densité du réseau. On notera cependant l'énorme trafic réalisé par les autobus londoniens.

4° PERSPECTIVES CONCERNANT LE RÉSEAU DE SURFACE

Au sujet des autobus, le relèvement déjà notable du trafic constaté dès 1974 s'est encore accentué en 1975 et 1976 avec un rythme de progression annuel qui est passé à Paris de 7,5 % à 21,4 % et 32,6 % et en banlieue de 3,5 % à 6,8 % et 12,7 %.

Cette évolution favorable est imputable pour l'essentiel à la « carte orange » (1 113 746 coupons délivrés en juin 1977) mais aussi à l'extension de couloirs réservés qui a permis d'accélérer sensiblement la rotation du matériel.

A ce sujet, nous avons noté qu'à Paris, 55 lignes utilisaient au moins partiellement de tels couloirs dont la longueur totale atteignait, au 31 juillet dernier, 260,5 kilomètres et que le trafic avait progressé sensiblement plus vite sur ces itinéraires.

En ce qui concerne l'année 1977, un net ralentissement de la progression enregistrée pour les autobus s'est cependant manifesté en liaison avec le tassement général du trafic et il faudra attendre un à deux ans pour voir si le plafonnement constaté pour le métro ne s'étendra pas également au réseau de surface.

B. — Modernisation et développement du réseau.

1° LE R. E. R.

Le 8 décembre prochain sera pour la Régie une date importante puisque ce jour verra l'inauguration par le Président de la République du tronçon central du R. E. R. Auber—Nation, la prolongation de la ligne de Sceaux de la gare du Luxembourg à Châtelet et de l'antenne de Marne-la-Vallée à Noisy-le-Grand.

Cette importante réalisation va permettre au R. E. R. de jouer à plein son rôle de grande transversale rapide de Paris et de relier le quartier des affaires à la grande banlieue Est et Ouest de la capitale.

Elle va également rendre possible l'interconnexion des réseaux S. N. C. F. et R. A. T. P. en reliant entre elles les principales gares de banlieue.

On peut espérer que ces équipements nouveaux contribueront à décongestionner l'ensemble du réseau métropolitain et à supprimer les points noirs constitués par les correspondances entre le métro et le chemin de fer de banlieue.

Enfin, ces nouvelles liaisons transversales devraient, notamment, bénéficier aux usagers devant se rendre de l'aéroport d'Orly à celui de Roissy.

2° PROLONGEMENT DES LIGNES EXISTANTES

Les travaux en cours sont actuellement les suivants :

Prolongement de la ligne n° 7 de la Porte de la Villette au Port d'Aubervilliers ;

Prolongement de la ligne n° 10 de la Porte-d'Auteuil au Pont de Saint-Cloud ;

Prolongement de la ligne n° 13 bis de la Porte de Clichy à Asnières-Gennevilliers ;

Prolongement de la ligne n° 13 de Châtillon-Montrouge à Châtillon-II.

La première opération devrait être terminée fin 1979, la seconde et la troisième un an plus tard, la dernière à la fin de 1981.

Il est envisagé de prolonger, ultérieurement, onze lignes jusqu'aux limites de la petite couronne parisienne. Le métro pourrait atteindre ainsi, vers 1985-1986, Villejuif, Bobigny, La Courneuve, Montrouge, La Défense, Bagneux, Rosny, Ivry, Romanville, Stains et Gennevilliers.

La politique d'extension du réseau ferré amorcée depuis vingt ans va donc être poursuivie et votre commission se demande à ce propos si cette solution est bien la meilleure car elle observe qu'en dépit des prolongements de lignes déjà réalisées et de l'accélération des dessertes, le chiffre des usagers du métro est resté stationnaire depuis 1950.

3° MODERNISATION DU MATÉRIEL ROULANT

a) *Matériel ferroviaire.*

Au 31 décembre 1976, la proportion du matériel roulant ancien datant des années 1922 à 1938 était encore de 33,4 %.

Le programme de renouvellement de ce matériel répond à un double objectif :

— la disparition avant 1981 des dernières voitures de la génération d'avant-guerre qu'il n'est plus possible d'adapter aux méthodes modernes d'exploitation et dont l'entretien devient difficile et coûteux :

— un renouvellement régulier du matériel usagé dans les années à venir.

La modernisation du parc va, par ailleurs, se traduire par de nombreuses améliorations en matière de confort :

— trains plus rapides, mieux suspendus, moins bruyants ;

— meilleur dessin des caisses (augmentation de 6 à 10 % de l'espace disponible) ;

— équipements plus performants, et sécurité plus grande.

Suivant le principe de standardisation, trois types de matériel se partageront pour l'essentiel le réseau urbain à l'horizon 1980 :

— le matériel sur pneumatiques ;

— le matériel ferroviaire de première génération dont les derniers trains seront équipés de freinage par récupération ;

— le matériel ferroviaire de deuxième génération équipé des dernières innovations techniques.

Les livraisons pour l'année 1977 portent sur du matériel de première génération.

Pour l'année 1978, les commandes portent sur du matériel moderne de première et de deuxième génération.

Sur le métro régional, en vue de l'interconnexion, un matériel de traction bi-courant a été étudié par la R. A. T. P. et la S. N. C. F. Ce matériel pourra circuler indifféremment sur les réseaux R. A. T. P. et S. N. C. F. Les appels d'offres ont été lancés en mars 1975 ; le train prototype sera livré au début de l'année 1978 et les premiers éléments de série au second semestre 1978.

Les livraisons pour l'année 1977 portent sur 33 voitures. Pour l'année 1978, la commande d'un élément de présérie (bi-courant S. N. C. F. - R. A. T. P.) et de 16 éléments (première et deuxième tranche) est prévue ainsi qu'une nouvelle commande de 14 éléments.

b) *Autobus.*

Le programme de renouvellement repose sur une durée de vie moyenne d'un autobus estimée à douze ans.

Pour 1977, les livraisons portent sur 360 autobus à gabarit normal dont 45 à plate-forme arrière découverte.

Pour 1978 sont prévues :

— la poursuite de la commande de la troisième série de 360 autobus à gabarit normal nouvelle génération dont 60 véhicules au titre du renforcement du parc et la commande de 310 autobus à gabarit normal nouvelle génération (première tranche de la quatrième série).

Votre commission se félicite de cet accroissement du parc d'autobus dont elle avait l'an dernier souligné l'insuffisance en raison de l'augmentation récente du trafic de surface.

C. — Situation financière.

1° COMPTE D'EXPLOITATION

Le compte d'exploitation de la Régie se présente comme suit pour les exercices 1976 et 1977 (prévisions) :

MODULE APPLIQUE:	1976 RESULTATS		1977 REVISION BUDGETAIRE (1)	
	1 ^{er} semestre :	2 ^e semestre :	1 ^{er} semestre :	2 ^e semestre :
V	0,90 F	1 F	1 F	1,10 F
V' (CH).....	0,80 F	0,90 F	0,90 F	0,96 F
	(En millions de francs.)			
<i>Recettes.</i>				
Recettes du trafic.....	1 584,40		1 766	
Remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires (2).....	641,79		779	
Subventions pour maintien ou création de dessertes déficitaires (2).....	8,48		10	
Indemnités compensatrices (2).....	1 757,50		1 817	
	3 992,17		4 372	
Produits commerciaux accessoires du trafic..	76,88		80,5	
Autres recettes.....	343,71		375,4	
Total des recettes.....	4 412,76		4 827,9	
<i>Dépenses.</i>				
Frais de personnel.....	2 896,48		3 251	
Impôts et taxes.....	326,99		387,9	
Energie	164,38		187	
Matières travaux et divers.....	484,64		556,8	
Frais financiers (3).....	464,16		425	
Annuité de renouvellement du matériel et des installations			»	
Dotation aux comptes d'amortissements des immobilisations			430	
A déduire: atténuation des charges d'amortissement (versement de transport)			— 380	
Autres dotations aux comptes d'amortissements et de provisions.....			50	
Aléas	44,54		31,3	
	»		24	
Total	4 381,19		4 893	
A déduire: report à nouveau au 1 janvier			65,1	
Total des dépenses.....	4 381,19		4 827,9	

1: Résultant de la décision des pouvoirs publics de relèvement des tarifs au 1^{er} juillet 1977.

2) La contribution globale de l'Etat, des collectivités locales et des employeurs figure dans le tableau suivant.

3) En 1976, cette rubrique comporte l'amortissement des emprunts.

L'écart entre les recettes réelles du trafic et le montant des dépenses souligne le fait que la R. A. T. P. tend à devenir beaucoup plus qu'une entreprise commerciale, un simple service public.

Il ne manque pas d'arguments pour justifier un tel état de choses, les transports en commun constituant un élément indispensable au fonctionnement d'une grande agglomération ; mais nous pensons nécessaire de souligner cette transformation progressive de la Régie car elle pose, avec une acuité nouvelle, le problème de savoir qui doit supporter le déficit d'exploitation.

Suivant la réglementation actuelle, les remboursements pour pertes de recettes et l'indemnité compensatrice se répartissent, en effet, comme suit (en millions de francs) :

	1976	1977
Etat	1 282,52	1 331,05
Collectivités locales.....	576,88	614,95
Versement des employeurs.....	548,37	660,00 (1)

(1) Non compris la part consacrée aux investissements s'élevant à 325 millions de francs en 1976 et 407 millions de francs en 1977.

Ainsi, les contribuables français, dans leur ensemble, participent pour un peu plus de la moitié aux charges particulières d'exploitation des transports en commun de la région parisienne.

Votre commission a toujours marqué quelque réticence à accepter une telle répartition alors que les habitants des grandes agglomérations de province doivent supporter à peu près totalement le déficit de leurs transports en commun.

Tout en reconnaissant que les charges particulières — politiques, administratives et commerciales — de l'agglomération parisienne et la contribution qu'elle apporte à l'ensemble national justifient en partie ce régime préférentiel, elle estime que la part mise à la charge de la collectivité nationale pourrait être réduite par exemple à 50 %.

2° FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

Les besoins et les ressources de la Régie se présentent comme suit, en matière d'infrastructure, pour les exercices 1976 et 1977 (en millions de francs) :

	1976	1977
<i>Besoins.</i>		
Extension du R. E. R. et du métro.....	751,28	828,60
<i>Ressources.</i>		
Subventions de l'Etat.....	271,71	269,50
Subventions de la région.....	242	312,50
<i>Versement des employeurs.</i>		
Prêts spéciaux de la région.....	129	182,35
Autres emprunts.....	108,57	37,25
Total	751,28	828,60

Rappelons, à ce propos, que les dépenses d'infrastructure concernant le R. E. R. sont partagées à égalité par l'Etat et la région, tandis que celles relatives aux autres infrastructures sont financées à 30 % par l'Etat, 30 % par la région et 40 % par des prêts spéciaux régionaux.

Comme nous l'avons marqué ci-dessus, une partie du produit du versement des employeurs de la région des transports parisiens, soit 325 millions de francs en 1976 et 380 millions de francs en 1977, est affectée à la couverture des charges d'équipement, soit, pour la R. A. T. P., 325 millions de francs en 1976 et 407 millions de francs en 1977, et, pour la S. N. C. F., 325 millions de francs en 1976 et 356 millions de francs en 1977, une dotation de 41 et 20 millions de francs ayant, pour ces deux années, été affectée aux transporteurs en commun privés.

IV. — LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE

A. — Situation des principaux réseaux.

Le trafic des agglomérations de plus de 200 000 habitants a évolué comme suit (en milliers de voyageurs) :

VILLES	1973	1974	1975	1976
Lyon	154 366	168 024	172 913	171 481
Marseille	77 973	80 580	90 208	89 979
Lille C. G. I. T.	29 522	30 590	30 602	29 375
Lille E. L. R. T.	20 579	20 753	20 264	20 076
Bordeaux	53 754	55 631	52 598	55 923
Toulouse	41 295	44 427	47 354	50 005
Nantes	24 027	24 955	27 609	28 891
Nice	23 887	25 559	29 505	31 697
Grenoble	17 318	17 961	20 445	22 898
Rouen	16 018	16 001	16 255	16 881
Toulon	15 213	15 713	16 046	16 975
Strasbourg	31 211	32 372	33 772	33 937
Valenciennes	12 700	12 470	12 284	11 609
Saint-Etienne	46 211	44 608	42 824	41 632
Nancy	21 486	22 583	22 443	23 098
Le Havre	12 359	12 100	12 961	16 472
Cannes-Le Cannet	3 811	3 765	3 683	3 913
Clermont-Ferrand	13 387	12 856	14 421	14 619
Tours	18 498	16 997	18 711	22 034
Rennes	10 220	12 082	13 931	15 067
Mulhouse	14 691	14 427	14 802	15 715
Douai	4 112	4 000	3 864	3 567
Orléans	6 534	6 777	6 855	6 699
Dijon	16 271	17 691	19 083	18 601
Montpellier	12 476	12 288	12 160	13 400
Totaux	697 939	725 210	755 598	774 524

De façon générale, on observe une légère reprise du trafic depuis l'année 1973, mais le nombre des usagers rapporté à la population reste faible notamment à Lille, Nantes, Nice, Grenoble, Valenciennes et le Havre. Il n'y a guère qu'à Lyon où les transports en commun jouent un rôle comparable à celui de la R. A. T. P. à Paris.

Compte tenu des efforts entrepris par les municipalités et le Gouvernement, le résultat obtenu est donc encore assez décevant. On note même que dans de nombreuses villes, les chiffres sont en recul sur ceux de 1970.

Sur le plan financier, la perception de la taxe sur les employeurs variant, suivant les cas, de 0.50 ‰ (Tours) à 1,50 ‰ (Marseille), a permis de combler le déficit d'exploitation, de compenser les réductions tarifaires et de couvrir les besoins de financement afférents aux investissements.

B. — Les métros de Lyon et Marseille.

1° LE MÉTRO DE LYON

Commencés en 1973, les travaux de réalisation de cet ouvrage devraient conduire à sa mise en service au mois de mai 1978.

La longueur du réseau qui est de 10.3 kilomètres, comprend une ligne A : Perrache—Bonnevay de 8.9 kilomètres avec 13 stations, et une ligne B : Charpennes—Part-Dieu de 1.4 kilomètre avec 3 stations.

En ce qui concerne le matériel roulant, chaque rame, formée de 3 voitures, dont deux motrices, aura une capacité de 371 places.

On escompte, durant les premières années d'exploitation, un trafic de 36 à 48 millions de voyageurs.

Coût et financement.

Évalué au départ à 556,4 millions de francs aux conditions de 1972 et à 714.2 millions de francs en 1974, aux mêmes conditions, le coût du projet finalement retenu s'élève actuellement à 817.7 millions de francs (1972).

Traduites en francs courants, les dépenses doivent atteindre 1 336 millions de francs, la part de l'Etat s'élevant à 258.7 millions de francs.

On notera, à ce propos, que cette subvention, fixée au départ à 200 F (1972), représentait alors environ 25 ‰ du devis de l'ouvrage, tandis qu'elle ne représentera en définitive, que 19 ‰ de son coût réel (sous réserve que les dernières prévisions ne soient pas dépassées).

Votre commission rappelle, à ce propos, qu'en ce qui concerne la R. A. T. P., la participation de l'Etat à l'infrastructure est de 50 % pour le R. E. R. et de 30 % pour les autres lignes de métro.

2" LE MÉTRO DE MARSEILLE

Entrepris en 1973, les travaux ont été achevés en novembre 1977 en ce qui concerne la liaison La Rose—Saint-Charles qui vient d'entrer en service, et le seront au début de l'année 1978 pour la section Saint-Charles—Castellane.

La longueur totale du réseau est de 9,5 kilomètres, celui-ci comprenant 12 stations. En dépit de nombreux incidents dus à la nature du sol, le planning primitif a été respecté.

Comme à Lyon, les rames comprendront 3 voitures d'une capacité totale de 352 voyageurs.

Coût et financement.

Sur la base d'un coût de départ de 666 millions de francs, la dépense totale en francs courants atteindra 1 096,4 millions de francs dont 279 millions de francs de subventions d'Etat.

Comme pour Lyon, nous ferons observer que la part ainsi subventionnée ressort finalement à 25 % au lieu de 31,5 %. Toutefois, le montant de la T. V. A. prélevé sur les travaux d'investissement sera restitué à l'organisme chargé de l'exploitation.

CONCLUSION

Concernant *le transport de voyageurs*, votre commission a noté un certain ralentissement de la progression du trafic qui a affecté aussi bien la route que le rail. Ceci constitue un fait nouveau notamment pour la S. N. C. F. qui avait pu compenser en partie jusqu'ici avec son activité « passagers » les médiocres résultats obtenus dans le domaine du fret.

En dépit de cette évolution, on constate que les recettes marchandises et voyageurs réalisées par cette société tendent à s'équilibrer alors qu'elles furent longtemps dans le rapport de 3 à 2. Les améliorations d'horaire apportées à la desserte des grandes lignes et même de certaines transversales — jusqu'ici oubliées — ainsi que la mise en œuvre du matériel « Corail » beaucoup plus silencieux et confortable expliquent en partie la faveur dont jouit la technique ferroviaire en France contrairement à ce qui se passe chez nos principaux partenaires européens. Il est certain aussi que la hausse du carburant auto n'est pas étrangère à cette situation.

A ce dernier propos, votre commission s'inquiète toutefois de la faiblesse de la capacité disponible de transport de la S. N. C. F. face aux énormes besoins qui naîtraient d'un report sur le rail de 10 à 20 % seulement du trafic routier. Cette hypothèse ne pouvant être écartée, en raison des intentions de certains pays producteurs de pétrole d'accroître encore sensiblement le prix des hydrocarbures, nous demandons au Gouvernement de se pencher très sérieusement sur cette question.

Dans le domaine des transports en commun, nous avons également constaté une progression moins sensible en dehors même du plafonnement du métro parisien assez difficilement explicable compte tenu des investissements importants dont il a bénéficié.

En ce qui concerne les marchandises, le marasme qui frappe l'industrie lourde a pesé tout particulièrement sur les résultats du rail, transporteur spécifique des pondéreux. Il y a là pour la S. N. C. F. un problème grave et auquel aucune solution satisfaisante ne semble pouvoir être apportée à court terme. A plus longue

échéance, un effort de reconversion devra donc être entrepris pour mieux adapter les moyens ferroviaires aux marchandises plus élaborées exigeant un acheminement rapide et des manutentions plus délicates. Il apparaît malheureusement que la collaboration du rail et de la route, formule indispensable en la matière, soit difficile à établir, les routiers répugnant à utiliser leurs véhicules sur de petits parcours. Là aussi l'action gouvernementale devra donc se manifester pour, à la fois, discipliner la concurrence et améliorer le service.

Quelles que soient les justifications fournies et l'invocation du service rendu — qui est indéniable — votre commission ne peut accepter sans la plus vive inquiétude l'augmentation considérable des crédits budgétaires accordés à la S. N. C. F. S'il est possible, en effet, d'admettre que la collectivité nationale consente une aide substantielle aux transports collectifs urbains au titre de contribution à l'amélioration des conditions de vie des habitants des villes et en particulier des salariés, il est moins évident qu'un tel soutien doive être apporté à des transports interurbains de personnes et de fret qui sont d'ailleurs en concurrence avec d'autres techniques et d'autres professions.

Enfin votre Commission a regretté une fois de plus le manque d'agressivité commerciale de la S. N. C. F.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le 3 novembre 1977 l'avis présenté par M. Billiémaz sur les transports terrestres.

Après avoir entendu l'exposé du rapporteur plusieurs commissaires ont présenté quelques observations.

M. Barroux a regretté que les problèmes intéressant la province n'aient pas été plus largement traités et souligné certaines défaillances des services ferroviaires notamment au plan commercial. Il a déploré, en outre, la fermeture de nombreuses lignes secondaires.

M. Beaupetit aurait souhaité connaître où était comptabilisée la subvention indirecte dont bénéficie la S. N. C. F. au titre des réductions du tarif du courant électrique qu'elle consomme. Il a souligné, comme ses collègues, l'esprit bureaucratique des cadres commerciaux de cette société.

Au sujet de l'aide financière aux transports de province, M. Chauty a observé qu'il ne suffisait pas d'acheter du matériel mais qu'il fallait aussi l'utiliser.

M. Rinchet a regretté, pour sa part, que la S. N. C. F. veuille trop concurrencer l'avion.

*
* *

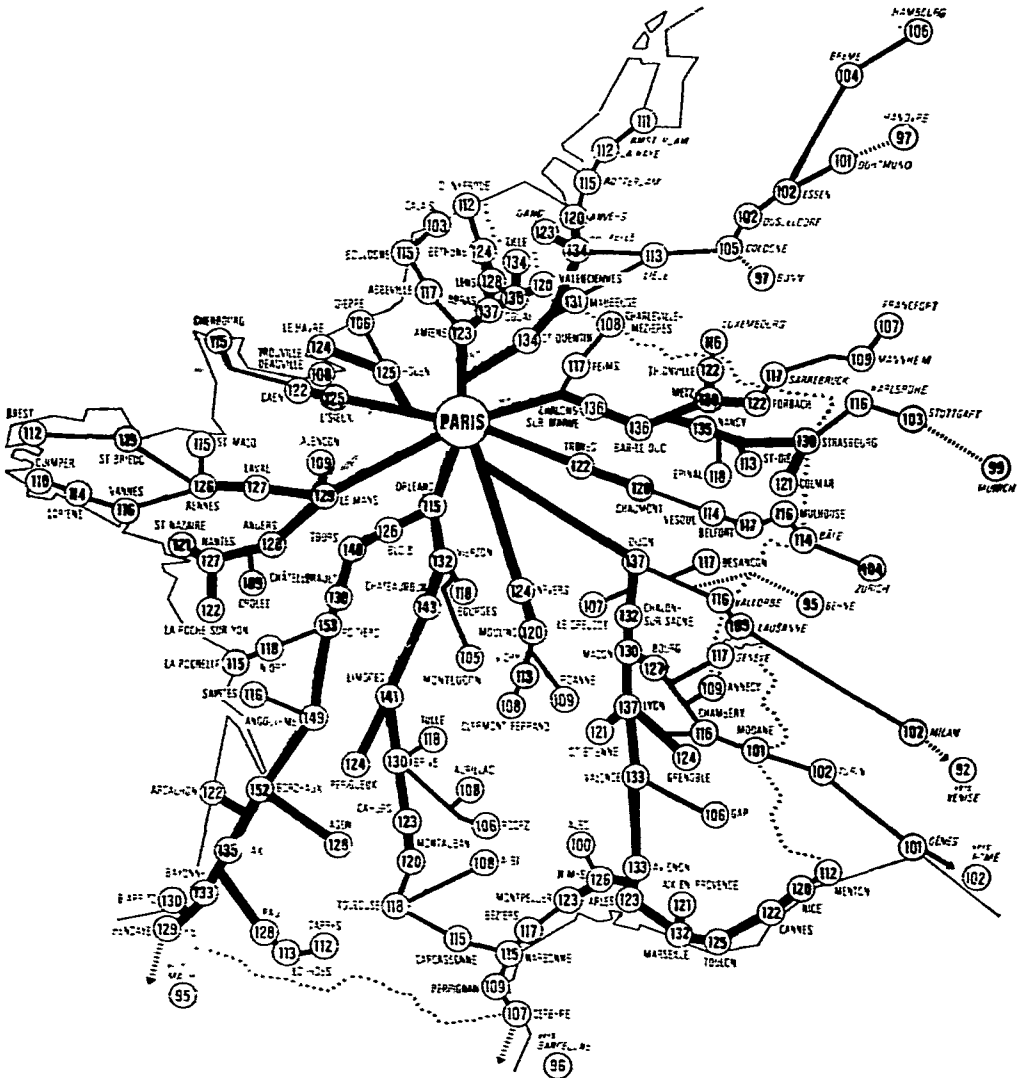
Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et au Plan vous propose de donner un avis favorable à l'adoption des crédits de budget des transports terrestres.

ANNEXES

ANNEXE I

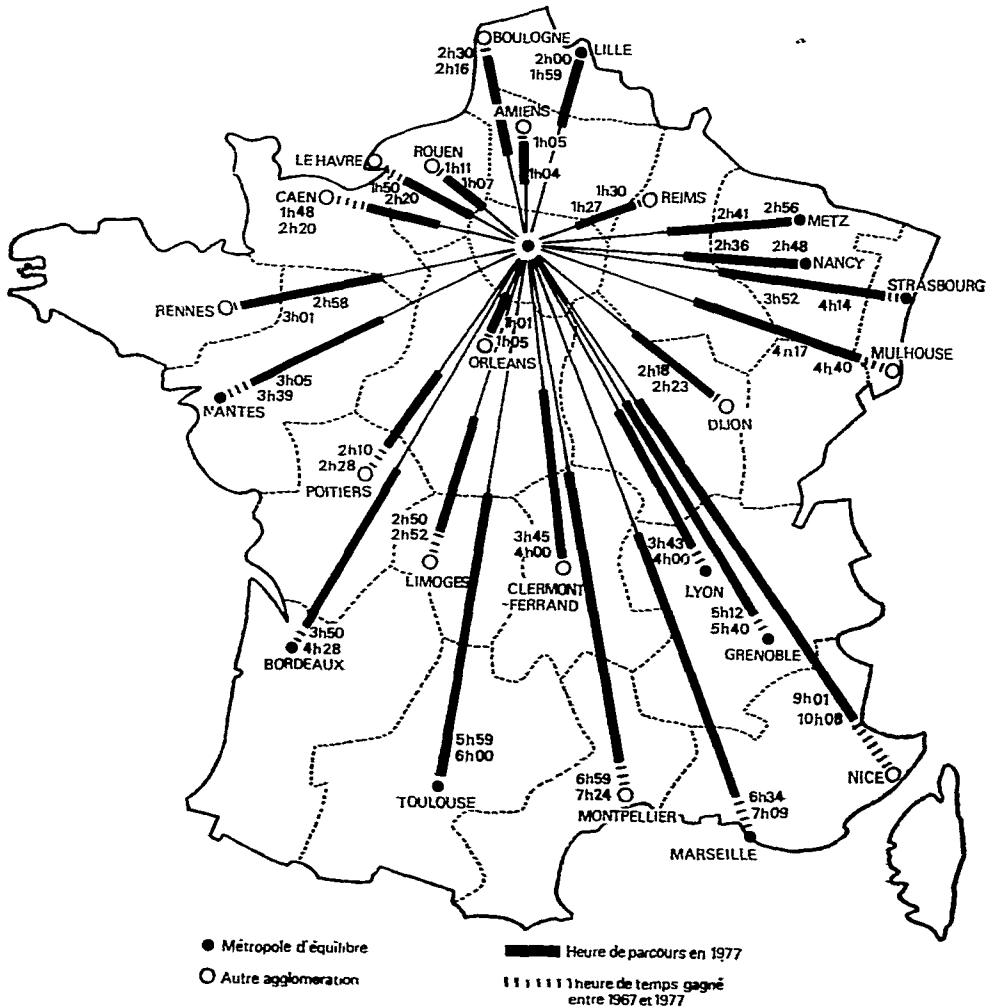
MOYENNES REALISEES SUR LES GRANDES LIAISONS FERROVIAIRES
ENTRE PARIS ET 148 VILLES A PLUS DE 100 DE MOYENNE

Service d'hiver 1977/1978.



ANNEXE II

GAINS DE TEMPS REALISES SUR LES LIAISONS FERROVIAIRES RADIALES DE 1967 A 1977



ANNEXE IV

EVOLUTION DU VERSEMENT DE TRANSPORT EN REGION PARISIENNE ET DE SON EMPLOI

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977 (chiffres provisaires).	1978 (prévisions).
<i>Recettes.</i>								
Report	»	55,7	245,4	207,9	232,7	132,8	182,5	140,5
Produit net	244,8	838,7	900,4	1 080,4	1 438,4	1 952	2 185	2 450
Total	244,8	894,4	1 145,8	1 288,3	1 671,1	2 083,8	2 367,5	2 590,5
<i>Dépenses.</i>								
Compensations	189,1	575	611,9	666,6	838,2	1 210,3	1 444	1 662
R. A. T. P.	83,6	273,1	289,5	310	378,2	548,3	660	758
S. N. C. F.	105,6	301,9	313,6	341,3	395	562	649	754
A. P. T. R.	»	*	8,8	15,3	65	100	135	150
Equipement		74	326	389	700,1	691	783	891
Renouvellement R. A. T. P.	»	*	30	190	270	325	380	500
Ou amortissement S. N. C. F. ...	»	74	96	88	130	145	183	216
Infrastructure R. A. T. P.	»	\	170	»	55	»	27	»
Infrastructure S. N. C. F.	»	\	30	102	233,1	180	173	150
Infrastructure A. P. T. R.	»	\	\	9	12	41	20	29
Total	189,1	649	937,9	1 055,6	1 538,3	1 901,3	2 227	2 553
Solde	55,7	245,4	207,9	232,7	132,8	182,5	140,5	37,5