

N° 101

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1974.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1975 ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XII

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, Joseph Voyant, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Charles Beaupeitit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, 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, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Louis Le Montagner, Léandre Létouquart, 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, Raymond Villatte, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 1180 et annexes, 1230 (tomes I à III et annexe 36), 1235 (tome XVIII) et in-8° 169.

Sénat : 98 et 99 (tomes I, II et III, annexe 28) (1974-1975).

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.
Brève présentation de l'avis	3
I. — Evolution des transports terrestres.....	5
II. — La S. N. C. F. :	
A. — Crédits budgétaires	8
B. — Résultats d'exploitation	9
C. — Evolution du trafic.....	11
D. — Politique d'équipement	13
III. — Les transports publics urbains :	
A. — Les transports en commun, facteurs d'économie d'énergie.....	17
B. — Situation et perspectives des déplacements en région parisienne.	18
C. — La R. A. T. P.	20
D. — Construction des métros de Lyon et Marseille.....	26

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. Billiemaz souligne tout d'abord *l'évolution d'ensemble favorable du transport des voyageurs et des marchandises sur route et voie ferrée* par rapport à la stagnation de l'activité de la navigation intérieure.

Il considère, cependant, qu'en raison de la crise énergétique, un certain report est à attendre de la route sur la voie ferrée, en particulier pour les voyageurs ; de plus, il lui apparaît **nécessaire de favoriser nettement les transports en commun urbains.**

*
* *

En ce qui concerne la **S. N. C. F.**, le rapporteur pour avis se préoccupe du montant considérable des contributions accordées à cette société, si justifiées soient-elles ; il s'étonne, plus particulièrement, de l'augmentation très sensible des *remboursements* qui lui sont versés *au titre des retraites.*

Au sujet du trafic ferroviaire, il en constate avec satisfaction la croissance en observant, une fois de plus, que les recettes afférentes aux marchandises représentent près du double de celles se rapportant aux voyageurs.

*
* *

A propos de la **R. A. T. P.**, le rapporteur pour avis, analysant tout d'abord la nature des déplacements dans l'agglomération parisienne, souligne *l'accroissement rapide de la part des usagers de l'automobile et des véhicules à deux roues* ; il estime cependant qu'un report de ceux-ci sur les transports collectifs est probable et doit donc être activement préparé.

Concernant la situation même de la Régie, il souligne l'effort de modernisation entrepris et la légère amélioration du trafic des autobus qui se manifeste en 1974.

Analysant le budget d'exploitation de cet établissement, le rapporteur note *l'importance des subventions accordées par l'Etat, le district de Paris et les employeurs*, mais il les estime justifiées, compte tenu des servitudes particulières de la population parisienne ; il souhaite, toutefois, qu'une aide comparable soit accordée aux transports en commun de province.

L'avis fournit enfin quelques indications sur les travaux et le financement des *métros de Lyon et de Marseille* et conclut à l'adoption des crédits concernant les transports terrestres.

Mesdames, Messieurs,

Avant d'étudier la situation particulière de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., il nous apparaît utile de donner, cette année, quelques indications sur l'évolution des transports terrestres.

I. — EVOLUTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

Au cours des cinq dernières années, la progression du transport terrestre a été sensible, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises.

En ce qui concerne **les voyageurs**, les transports en commun urbains sont restés stationnaires ou ont même légèrement régressé, notamment en province. En revanche, les déplacements interurbains, assurés pour l'essentiel, en voitures particulières, ont continué à croître rapidement : + 28 % de janvier 1969 à décembre 1972, et de façon moins sensible, mais cependant notable, pour les chemins de fer : + 13,7 % de 1969 à 1973.

Pour **les transports de marchandises**, l'accroissement a été également très net, mais dans ce domaine, la progression de la route a été spectaculaire, soit plus de 52 % en cinq ans contre 8,4 % pour la S. N. C. F., tandis que le trafic par voie d'eau régressait de 5 %.

De ce fait, la part respective de la route, du rail et de la voie d'eau a évolué comme suit (en pourcentage) :

	1969	1973
Route	42,1	48,9
Rail	47	43
Voie d'eau	9,9	9

On notera cependant que la position des chemins de fer est meilleure en France que dans les grands pays européens voisins où elle est notablement inférieure, soit 32,5 % en Allemagne fédérale, 20 % en Grande-Bretagne et 18 % en Italie.

Il est permis de penser que l'évolution du transport qui s'est ainsi manifestée depuis la dernière guerre va être sensiblement modifiée par la crise de l'énergie et le ralentissement du rythme de l'expansion.

Comme nous l'avions déjà souligné l'an dernier, la voie d'eau et le chemin de fer se révèlent particulièrement économiques en carburant et il serait donc normal que le Gouvernement favorise le transfert d'une partie du trafic de la route vers le rail ou la navigation intérieure. Ceci apparaît particulièrement intéressant en ce qui concerne *le transport routier des voyageurs qui absorbe à lui seul environ 14 % de notre consommation de carburant, soit de quatre à cinq fois plus d'hydrocarbure que la S. N. C. F. par voyageur/kilomètre.*

En revanche, les résultats à attendre d'une redistribution du trafic de marchandises sont beaucoup moins intéressants, car le transport routier de fret à plus de 150 km, seul susceptible d'être effectué par le rail, ne présente qu'à peu près 1,5 % du tonnage d'hydrocarbure consommé en France. Si l'on considère donc le nombre de destinataires qui ne peuvent être atteints, en totalité ou partiellement, que par la route et l'incapacité de la S. N. C. F. d'absorber, dans l'état actuel des choses, un supplément de trafic aussi important, on voit que les économies d'énergie à attendre sur ce point sont vraiment négligeables.

En résumé, deux tendances nous semblent se dégager :

En premier lieu, *il faut s'attendre à un ralentissement assez net de l'expansion du transport qui devrait affecter plus particulièrement la circulation automobile particulière, et ce au bénéfice des transports en commun urbains et du chemin de fer.*

En second lieu, *la répartition du transport de marchandises entre la route, le fer et la voie d'eau ne devrait pas évoluer sensiblement, les trois modes de transport pouvant souffrir également d'un ralentissement des échanges intérieurs et extérieurs.*

Face à cette situation, la mission du Gouvernement doit, à notre sentiment, avoir **deux objectifs :**

— *donner la priorité dans les villes aux transports en commun, de façon positive en améliorant leur qualité et leur rendement et de façon limitative en réglementant l'usage des véhicules privés dans les zones d'urbanisation dense ;*

— offrir au transport de marchandises des moyens qui soient à la mesure de la demande et appropriés à celle-ci, en favorisant toutes les techniques associant les avantages des uns et des autres, telles que les transports combinés et les containers, et en réglementant la concurrence.

Ainsi seraient sauvegardées les deux missions économiques prioritaires du transport, qui sont d'assurer à la fois les migrations des habitants des villes vers leurs lieux de travail, de repos et de détente et la concentration et la redistribution des produits agricoles et industriels.

II. — LA S. N. C. F.

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

Au titre du Ministère des Transports.
(En millions de francs.)

	1973	1974	1975
Déficit d'exploitation	186	»	»
Infrastructures	1 355	1 430	1 700
Passages à niveau.....	340	355	350
Charges de retraite.....	2 748	2 879	3 737,5
Banlieue parisienne	»	50	185
Maintien des lignes omnibus déficitaires.	600	700	775
Remboursement de tarifs réduits.....	465	510	630
Total	5 694	5 924	7 377,5

Comme on peut le noter à la lecture des chiffres ci-dessus concernant les exercices 1974 et 1975, la disparition de la subvention d'équilibre est plus que compensée par la progression des charges d'infrastructure et de retraite, du déficit des lignes omnibus et des remboursements pour tarifs réduits qui progressent de 1 345 millions de francs et vont dépasser, l'an prochain, 7 370 millions de francs, au seul titre du Ministère des Transports et 7 867 millions pour l'ensemble du budget.

L'augmentation très sensible d'une charge financière qui figure déjà parmi les plus élevées supportées par le budget est due, en particulier, à la contribution de l'Etat au régime de retraite des cheminots.

En effet, le déficit de ce régime continue à croître pour trois raisons principales :

— augmentation du nombre des retraités (actuellement de l'ordre de 425 000) faisant suite aux compressions de personnels réalisées en application des dispositions du contrat de programme qui ont ramené le chiffre des salariés à 283 000.

— diminution du nombre des cotisants pour la même raison que précédemment ;

— progression rapide des rémunérations sur lesquelles les retraites sont indexées.

Il convient de noter, par ailleurs, que le chiffre prévu pour 1975 incorpore une insuffisance de la dotation pour 1974 qui aurait dû être de 3 150 millions de francs environ, au lieu de 2 879.

Quoi qu'il en soit, la somme globale ainsi demandée aux contribuables constitue sans doute **une des dotations les plus élevées figurant au budget de notre pays** et dépasse, notamment, la part que la France aura consacré en douze ans au programme Concorde. Nous souhaiterions donc vivement que le Gouvernement veuille bien nous expliquer les mécanismes conduisant à une escalade chiffrée aussi impressionnante.

B. — Résultats d'exploitation pour 1973.

(En millions de francs.)

RECETTES

Produits du trafic :

Voyageurs	4 880
Marchandises et poste	9 172,5
Contribution aux charges d'infrastructure et passages à niveau	1 679
Remboursement pour réductions de tarifs	1 218,8
Indemnité compensatrice (banlieue parisienne)	187
Recettes diverses (dont contributions de l'Etat) ...	1 661,5
Compensation pour mission de service public	699,7
Subvention d'équilibre	186
Provision pour imprévu	100
Total	19 778,5

DÉPENSES

Charges de personnel :

Salaires	7 036,8
Charges sociales	3 304,3
Impôts	2 069,5
Entretien	2 087,5
Autres dépenses	2 886,3
Amortissement et renouvellement	1 425,1
Charges financières	1 254,3
	<hr/>
Total	20 063,8
	<hr/> <hr/>
Déficit résiduel	285,3

Comme nous l'avons déjà fait observer précédemment, les recettes relatives au transport des marchandises sont presque doubles de celles imputables aux voyageurs et le volume des dépenses de personnel représente plus de la moitié des charges totales.

Nous notons que *le déficit résiduel*, qui avait été évalué, en juin 1973, à 497 millions de francs, *a été sensiblement réduit* en raison de l'effort entrepris pour comprimer les dépenses et de la progression du trafic.

Le décalage croissant entre les produits du trafic et le volume des dépenses s'explique, pour l'essentiel, par la politique de compression des tarifs imposée à la S. N. C. F. On constate, en effet, que le produit du voyageur/kilomètre, évalué en franc constant, est resté au même niveau de 1964 à 1973, tandis que le produit de la tonne/kilomètre a déchu de 15 %.

C. — Evolution du trafic.

1° VOYAGEURS

a) Résultats de 1973.

Le nombre de voyageurs et de voyageurs/kilomètres a évolué comme suit par rapport à 1972 :

	1972	1973	VARIATION (en pour- centages).
Voyageurs (millions) :			
1 ^{re} classe	33,3	33,3	»
2 ^e classe	592,2	586,6	— 1
Total	625,5	619,9	— 1
Voyageurs/kilomètres :			
1 ^{re} classe	7,92	8,38	+ 6
2 ^e classe	35,31	36,32	+ 3
Total	43,23	44,70	+ 3,4

Ces résultats font apparaître une certaine stagnation du nombre des voyageurs *mais un allongement notable des parcours*, notamment, pour les usagers de première classe.

Mais il est plus significatif encore de comparer séparément le trafic de banlieue des trains omnibus et des rapides et express qui ressort du tableau ci-après (en millions de voyageurs/kilomètre).

	1972	1973
Banlieue de Paris.....	6,97	6,88
Banlieues des grandes villes de province....	1,14	1,13
Rapides et express.....	31,95	33,53
Omnibus	2,95	2,93
Services routiers	0,2	0,2

Ces chiffres montrent que l'évolution essentielle concerne les rapides et express dont les résultats progressent de 5 %.

b) *Premières indications pour 1974.*

Pour les huit premiers mois de 1974, l'évolution du trafic de voyageurs a été la suivante :

	HUIT PREMIERS MOIS DE:		EVOLUTION (en pourcentage).
	1973	1974	
Voyageurs (millions) :			
1 ^{re} classe	22,1	23	+ 4,1
2 ^e classe	384,1	391	+ 1,8
	406,2	414	+ 2
Voyageurs/kilomètres (en milliards) :			
1 ^{re} classe	5,58	6,0	+ 7,5
2 ^e classe	24,53	25,5	+ 4
	30,11	31,5	+ 4,6

La progression du trafic de voyageurs se poursuit à un rythme nettement plus élevé que précédemment et affecte surtout, comme les années précédentes, les services de première classe.

Il est probable que cette évolution favorable s'accroîtra encore au cours des années à venir en raison du transfert sur le rail d'une partie du trafic aérien et surtout routier et ceci nous conduit à demander très instamment au Gouvernement de réviser sa politique de fermeture des lignes secondaires.

2° MARCHANDISES

a) *Résultats de 1973.*

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

	1972	1973	POUR-CENTAGES
Tonnes	246,4	258,1	+ 5
Tonnes/kilomètre	68,6	73,9	+ 8

b) *Premières indications pour 1974.*

L'accroissement constaté pour les huit premiers mois de l'année est analogue à celui enregistré de 1972 à 1973.

La S. N. C. F. espère, en conséquence, approcher le chiffre de 80 milliards de tonnes/kilomètres et atteindra, fin 1975, l'objectif qui lui avait été assigné par le Plan.

c) *Répartition du trafic.*

En dépit des efforts entrepris pour améliorer les expéditions de petits colis et de détail, ce trafic reste faible et tend même à décroître légèrement.

En revanche, le tonnage acheminé par transconteneur se développe très sensiblement (+ 20 % en 1973 et 1974), bien que sa part reste encore faible (1,4 % du total en 1973).

La proportion du fret acheminé par train complet et rame continue à croître, soulignant la vocation de la voie ferrée pour le transport groupé et les envois importants.

Quant à la nature des marchandises, elle n'a pas varié de façon significative, les produits métallurgiques affirmant leur première place loin devant les matériaux de construction, les amendements et engrais et les hydrocarbures. Le charbon qui venait au premier rang, il y a quinze ans, ne représente plus que 5 % des expéditions.

D. — Politique d'équipement.

1° CONSISTANCE DU RÉSEAU

Au 1^{er} janvier 1974, la longueur totale du réseau était de 34 810 kilomètres, dont 9 325 de lignes électrifiées.

Plus des trois quarts du trafic sont assurés en traction électrique et le reste avec des engins Diesel, la traction à vapeur ayant totalement disparu.

2° INVESTISSEMENTS EFFECTUÉS EN 1974 ET PRÉVUS POUR 1975

Le montant des dépenses d'investissements arrêté pour 1974 se présente comme suit (en millions de francs) :

Electrification	489
Diésélisation	303
Matériel roulant	824
Autres opérations de modernisation	883
Programme spécial pour la banlieue parisienne	236
Total	2 735

Pour l'exercice 1975, le coût des investissements devrait atteindre : 3 315 millions de francs, dont 380 millions de francs pour la banlieue de Paris.

Ces dépenses seront couvertes en 1974 de la manière suivante (en pourcentages) :

Dotation d'investissement	53,7
T.V.A. récupérée	16
Emprunts et autres	30,5

3° REVISION DU PROGRAMME D'ÉLECTRIFICATION

Lorsque la question du remplacement progressif de la traction à vapeur s'est posée, des études économiques détaillées ont été faites pour déterminer les lignes justiciables de la traction électrique d'une part, de la traction Diesel d'autre part.

Ces études ont fait apparaître que *le choix entre ces deux modes de traction moderne était dicté plus par le volume de trafic à assurer que par l'aspect énergétique* : compte tenu du prix relativement bas du pétrole à l'époque, le poste « énergie » du bilan n'était pas déterminant et jouait d'ailleurs le plus souvent en faveur de la traction Diesel.

Pour un grand nombre de lignes, le choix était évident compte tenu du niveau de trafic ; pour un certain nombre d'autres à la limite de la zone de partage, il était susceptible de varier dès lors que l'« environnement économique » était modifié.

La crise de l'énergie provoquant une modification de cet environnement, il convenait de réétudier le programme d'électrification de la S. N. C. F. dans ces nouvelles perspectives.

Les conséquences de cette crise influent, bien entendu, sur le prix des produits pétroliers, mais aussi sur le niveau de trafic assuré par le fer, moins gros consommateur d'énergie que les modes concurrents. La prise de conscience des problèmes de pollution et, surtout, le souci de tendre vers une indépendance énergétique accrue du pays grâce à la possibilité d'utiliser de l'énergie électrique d'origine autre que pétrolière (nucléaire) étaient d'autres arguments militant en faveur d'une reprise de l'électrification.

Les nouvelles études économiques menées à partir de ces considérations ont conduit à prévoir **dans les années à venir l'électrification des lignes suivantes :**

— Gagny — Valenton, puis Plaisir-Grignon — Epône-Mézières, derniers tronçons non électrifiés de la grande ceinture de Paris ;

— L'itinéraire dit « de la rive droite du Rhône » entre Lyon—Avignon et Miramas via Cavaillon, d'une part, Nîmes, d'autre part (lié essentiellement au développement industriel du Sud-Est de la France en général et du complexe de Fos en particulier) ;

— Bordeaux—Montauban ;

— Narbonne—Port-Bou ;

— Calais—Hazebrouck (électrification liée à la réalisation du tunnel sous la Manche),

ainsi que de courtes sections à fort trafic en banlieue parisienne d'une part (Corbeil—Malesherbes) dans l'agglomération lyonnaise d'autre part (Lyon—Saint-Priest).

La programmation de ces électrifications doit tenir compte, d'une part, des contraintes budgétaires, d'autre part, des possibilités de réemploi des locomotives Diesel rendues disponibles par ces électrifications pour faire face à l'accroissement de trafic sur les lignes qui, en tout état de cause, resteront en traction Diesel.

Les mises en service actuellement envisagées sont les suivantes, sous réserve des contraintes budgétaires :

Octobre 1975. — Gagny—Valenton (opération en cours) ;

1977 à 1979. — Mise en service par phases exploitables de l'itinéraire de la rive droite du Rhône (travaux engagés en fin 1974) ;

1978. — Plaisir-Grignon—Epône-Mézières et Lyon—Saint-Priest ;
1980. — Bordeaux—Montauban et Calais—Hazebrouck (susceptible d'être retardé si le tunnel sous la Manche n'est pas réalisé à la date actuellement envisagée) ;
1981. — Narbonne—Port-Bou et Corbeil—Malesherbes.

4° RÉALISATION DE LA LIAISON RAPIDE PARIS—SUD-EST

Les travaux des experts ayant fait apparaître la haute rentabilité du projet mis au point par la S. N. C. F. et son intérêt évident pour le quart Sud-Est de la France, le conseil ministériel restreint réuni le 5 mars 1974 a retenu la décision d'engager dès 1974 les procédures administratives préalables en vue de la mise en service de la liaison en 1980.

Des études complémentaires ont été menées en avril et mai 1974 visant à améliorer la desserte de Dijon qui posait un problème particulier, le nouveau trajet arrêté évitant cette ville.

De plus, en raison du renchérissement considérable du coût de l'énergie, il a été décidé récemment de donner la préférence à la traction électrique sur l'utilisation d'un moteur à turbine comme l'envisageait la solution initiale.

Compte tenu de cette modification, les dépenses à prévoir s'élèveront, aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1973, à 2 748 millions de francs, déduction faite du coût du matériel roulant classique « économisé » évalué à 440 millions de francs.

On estime à 15 millions le nombre de voyageurs qui emprunteraient cette liaison en 1980.

Votre Commission se félicite de la décision prise par le Gouvernement tout en émettant l'espoir que le devis initial soit mieux respecté que ceux d'autres grandes réalisations telles que le tunnel sous le mont Blanc et le canal de la Moselle, ouvrages dont le coût a dépassé de très loin les dépenses annoncées au départ.

II. — LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

A. — Les transports en commun urbains, facteurs d'économies d'énergie.

Au moment où le souci d'économiser l'énergie et, en particulier, les hydrocarbures, devient une préoccupation dominante pour l'ensemble des Français, nous pensons intéressant de donner quelques indications concernant les dépenses respectives d'énergie des voitures particulières et des transports en commun concernant les déplacements en région parisienne.

Suivant les études effectuées récemment, la consommation moyenne de carburant d'une *automobile* particulière en zone urbaine s'élève à 12 litres aux 100 km, soit, pour un taux d'occupation de 1,25, une dépense de 71,5 grammes d'essence par voyageur/kilomètre.

Pour les *autobus*, la consommation correspondante est évaluée à 19,7 grammes de gas-oil par voyageur/kilomètre. Convertie en unités communes, la consommation de l'un et de l'autre véhicule se situe dans la proportion de 1 à 3,7.

En ce qui concerne *le métro*, il est plus difficile de donner des chiffres aussi précis mais on peut dire que ce mode de transport consomme de trois à huit fois moins d'énergie que la voiture particulière.

Tout transfert de voyageurs des moyens individuels de transport vers le métro ou les autobus se traduit donc par des économies substantielles d'énergie, économies d'autant plus intéressantes qu'elles portent en totalité sur les hydrocarbures alors que le métro et les chemins de fer de banlieue ne sont tributaires de cette source énergétique importée qu'à concurrence d'un tiers environ.

Ces données chiffrées concernant la région parisienne étant en partie transposables aux grandes agglomérations de province, on imagine sans peine les économies qui pourraient être réalisées par une meilleure utilisation des transports en commun partout où ces moyens existent.

Il est sans doute difficile de fournir des chiffres précis pour l'ensemble du territoire mais si l'on considère qu'un tiers environ de la consommation de carburant s'effectue à l'intérieur des agglomérations, soit 4,5 millions de tonnes/an, on voit qu'une réduction de 25 % des déplacements en voitures particulières permettrait d'économiser 1 million de tonnes d'essence tout en améliorant de façon très sensible les transports collectifs de surface.

B. — Situation et perspectives des déplacements en région parisienne.

Selon une étude récente, les déplacements quotidiens en région parisienne se présentaient comme suit, en 1971, par mode de transport et par zone (en pourcentage) :

	PARIS	PARIS - BANLIEUE	BANLIEUE - BANLIEUE
Voiture particulière.....	36	37	67
Deux roues.....	6	3	17
Transport en commun...	58	60	16

De 1965 à 1971, l'évolution a été la suivante (en milliers de déplacements quotidiens) :

	PARIS	PARIS - BANLIEUE	BANLIEUE - BANLIEUE	TOTAL
1965	2 985	3 500	4 915	11 400
1969	2 990	3 700	5 500	12 200
1971	3 819	3 900	9 243	16 962

Au total, et pour l'année 1971 :

Les transports particuliers (automobiles plus deux « roues ») ont représenté : 10 869 000 déplacements par jour sur 16,9 millions soit 63 % contre 37 % aux transports collectifs dont la part dépassait encore 50 % en 1965.

Concernant la *motivation des usagers*, les transports en commun ne l'emportent nettement que pour les déplacements *domicile—travail* avec 54 % contre 46 %, tandis que la voiture individuelle domine pour les déplacements d'affaires (69 %) et personnels (57 %), ces derniers ayant augmenté plus vite (+ 14 % de 1965 à 1969) que les déplacements professionnels (+ 4 %).

L'évolution constatée jusqu'à maintenant — et qui résultait à la fois d'un accroissement du niveau de vie, de l'extension des zones d'urbanisation périphériques, de l'esprit individualiste de nos compatriotes et des lacunes de nos transports en commun — est en passe d'être profondément bouleversée par l'accroissement du coût du carburant et son éventuel rationnement.

Dans l'hypothèse d'une *réduction de 10 % de la consommation de carburant*, on estime, en effet, que le trafic des transports en commun évoluerait comme suit (en pourcentages) :

Fer (S. N. C. F. + R. E. R.).....	+	7
Métro	+	8,3
Autobus urbains	+	12,5
Autobus suburbain	+	8,3

Au cas où la *réduction de consommation de carburant* atteindrait 30 %, la répercussion sur les transports collectifs serait la suivante (en pourcentages) :

Fer (S. N. C. F. + R. E. R.).....	+	20,9
Métro	+	15
Autobus urbains	+	15
Autobus suburbains	+	25

Problème de la capacité des transports collectifs.

Dans l'hypothèse, que l'on peut considérer comme optimiste, d'une réduction de 10 % de la circulation individuelle, les techniciens de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. estiment que le potentiel actuellement mis en œuvre serait susceptible de faire face à l'accroissement du nombre des usagers.

Dans la seconde hypothèse, des problèmes se poseraient aux heures de pointe sur le métro et les chemins de fer de banlieue où la qualité du service risquerait d'être sérieusement perturbée.

Les opérations en cours permettront toutefois d'améliorer sensiblement la capacité offerte. Il s'agit en particulier sur le métro de la réalisation de la jonction Auber—Nation sur le R. E. R., de la prolongation de la ligne de Sceaux jusqu'au Châtelet et de l'interconnexion des réseaux de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P.

Sur le réseau urbain d'autobus, *la généralisation des couloirs réservés* contribue déjà et contribuera plus encore demain à une meilleure utilisation du potentiel mis en œuvre dont le coefficient de remplissage et le rythme de rotation sont encore médiocres.

Il sera en revanche plus difficile de faire face aux besoins pour les relations entre banlieues et dans les zones périphériques éloignées où les moyens individuels de transport devraient toutefois être réduits à un rôle complémentaire.

Dans tous les cas, il serait indispensable de promouvoir une politique d'étalement des horaires de travail pour écraser au maximum les pointes de trafic du matin et du soir.

C. — La R. A. T. P.

1° EVOLUTION DU TRAFIC

Les résultats des années 1969 à 1973, corrigés de l'effet des grèves, se présentent comme suit (en millions de voyageurs) :

	1969	1970	1971	1972	1973
Réseau routier :					
Paris	189	179	179	173	173
Banlieue	367	350	337	331	329
Métro urbain	1 142	1 134	1 112	1 111	1 099
Métro régional :					
Ligne de Sceaux.....	54,3	55,1	56,2	56,5	55,6
Ligne de Boissy.....	0,8	34,2	35,6	35,4	35,1
Ligne de Saint-Germain.....	»	9,4	10,7	21,9	43,1
Total	1 753,1	1 761,7	1 730,5	1 719,8	1 734,8

Premières indications pour 1974.

Pour la première fois depuis de longues années, les résultats des neufs premiers mois du présent exercice font apparaître une hausse notable du trafic des autobus à Paris : + 6,6 % et en banlieue : + 1,7 %. Un accroissement important est également enregistré sur la branche Ouest du R. E. R. : + 8 % ; moindre sur la branche Est : + 2,1 % et sur la ligne de Sceaux : + 1,8 %.

Les résultats les plus encourageants concernent les sept lignes « pilotes » d'autobus sur lesquelles la R. A. T. P. a fait un effort particulier concernant, notamment, la cadence des dessertes et le matériel. Sur ces liaisons, des augmentations allant jusqu'à 18 % ont été constatées.

En revanche, le trafic du métro est resté stationnaire, se maintenant pratiquement au niveau atteint en 1969.

Comparaison avec certaines grandes agglomérations étrangères.

Le trafic de transports en commun de voyageurs a évolué comme suit à Bruxelles, Hambourg, Londres, Munich, New York et Tokio de 1969 à 1973.

Trafic voyageurs dans plusieurs grandes villes du monde.

(En millions de voyageurs.)

VILLES	1969			1970			1971			1972			1973		
	Méto.	Réseaux de surface.	Total.												
Bruxelles	»	179	179	»	175	175	»	174	174	»	175	175	»	178	178
Hambourg	179	209	388	189	213	402	188	214	402	189	219	408	189	225	414
Londres	676	1 589	2 265	672	1 502	2 174	654	1 480	2 134	655	1 413	2 068	644	1 439	2 083
Munich	»	264	264	»	271	271	7	282	289	43	264	307			
New York.....	1 330	850	2 180	1 258	782	2 040	1 197	773	1 970	1 145	719	1 864	43		
Tokyo	1 210	556	1 766	1 330	546	1 876	1 498	536	2 034				1 613		

Comme on peut le constater, le nombre total des usagers a sensiblement décreu à Londres et New York alors qu'il a notablement progressé à Hambourg, Munich et surtout à Tokyo. Partout cependant le réseau de surface plafonne ou régresse en raison, sans doute, de l'encombrement des voies de surface.

2° PRINCIPAUX TRAVAUX DE MODERNISATION EN COURS

a) *Opérations intéressant le R. E. R.*

Entre les stations Auber et Châtelet, la mise en place de la voie pourrait intervenir à partir de juillet 1975 et la fin des travaux en décembre de la même année.

Dans le même temps, la réalisation de la station Châtelet entamée en novembre 1973 se poursuit et devrait s'achever à la fin de 1975.

Sur la section Châtelet—Gare de Lyon où la ligne comportera deux tunnels à voie unique, la pose des voies débutera en mars 1976 et pourrait être terminée à la fin de l'été.

C'est à la même date que devrait être achevé le souterrain compris entre la gare de Lyon et Nation.

La mise en service du tronçon Auber—Nation est ainsi toujours prévue pour la fin de 1977, l'ouverture au public de la station Gare de Lyon ne devant toutefois intervenir qu'en 1978.

Dès la fin de 1977, le réseau du R. E. R. se trouvera complété par l'ouverture de l'antenne Noisy-Fontenay.

Ce n'est, en revanche, qu'en 1978 que sera terminé le raccordement de la ligne de Sceaux à la station Châtelet qui nécessitera la réalisation de deux tunnels à voie unique passant sous les deux bras de la Seine.

b) *Prolongement en cours des lignes du métro.*

Après la réalisation du prolongement de la ligne n° 8 de Créteil-l'Echat à Créteil-Préfecture, les travaux se poursuivent concernant :

— la jonction des lignes n^{os} 13 et 14 entre Miromesnil et les Invalides, qui devrait être ouverte au printemps 1977 ;

— les prolongements des lignes n° 13 jusqu'à Saint-Denis, n° 14 jusqu'à Châtillon et n° 13 bis de la Porte de Clichy à Asnières.

c) *Travaux prévus.*

La Régie préconise la réalisation de nombreuses extensions de lignes sur tous les secteurs les plus défavorisés de la banlieue. Ces travaux devraient intéresser, en premier lieu, Asnières, La Courneuve, Bobigny et Villepinte. De plus, il est envisagé de prolonger la ligne de Sceaux de Châtelet à la Gare du Nord, l'objectif étant, à plus long terme, de compléter le réseau du R.E.R. par une voie reliant les banlieues Nord et Sud à travers Paris.

d) *Renforcement des lignes d'autobus.*

L'œuvre entreprise par la R. A. T. P. dans ce domaine concerne essentiellement la banlieue. En dehors des renforcements de services représentant 650 000 kilomètres/voiture, la principale innovation consiste dans des contrats d'affrètement passés avec des entreprises privées telles que la Compagnie générale d'entreprise automobile.

3° **PARKINGS DE DISSUASION**

Il existe dès maintenant à la périphérie de Paris dix-sept parkings situés à proximité immédiate d'une station de métro. Le nombre total des places ainsi offertes s'élève à 15 415.

Dans la plupart des cas, le tarif pratiqué est abordable, variant de 2 F à 5,50 F par douze heures.

Il ne semble pas cependant que cette formule contribue de manière bien nette à décongestionner la circulation, celle-ci étant déjà très intense aux abords mêmes du noyau central urbain. Beaucoup plus efficaces apparaissent les parkings se trouvant en banlieue plus éloignée, à proximité des stations du R. E. R. dont la capacité totale aujourd'hui de 6 000 places seulement devrait rapidement dépasser 13 000 à 14 000.

A ceci viennent s'ajouter des parkings d'intérêt régional financés partiellement par l'Etat ou des sociétés privées auxquelles ils sont concédés.

Le taux de fréquentation de ces parkings, où le stationnement est le plus souvent gratuit, est généralement élevé, souvent même égal à 100 %.

C'est, à notre sentiment, la formule de loin la plus intéressante, les usagers étant dissuadés de venir grossir la circulation dans les zones d'urbanisation dense.

4° SITUATION FINANCIÈRE DE LA RÉGIE

Les résultats du compte d'exploitation pour 1973 et 1974 se présentent comme suit (en millions de francs).

	RÉSULTATS 1973.	DERNIÈRES prévisions pour 1974.
<i>Recettes.</i>		
Recettes du trafic (1).....	1 293,21	1 309
Remboursement des pertes de recettes pour réduction de tarif.....	363,22	369
Indemnité compensatrice pour non augmenta- tion des tarifs.....	1 279,99	1 356
Produits commerciaux accessoires.....	56,76	59
Autres recettes	229,06	228
	3 222,24	3 321
<i>Dépenses.</i>		
Frais de personnel.....	1 874,10	2 163
Impôts et taxes.....	486,21	385,20
Autres frais d'exploitation.....	352,53	448,80
Frais financiers	238,88	296
Dotations de l'exercice et aléas.....	217,64	110
	3 169,36	3 403

(1) Le remboursement des pertes de recette et l'indemnité compensatrice sont assurés comme suit (en millions de francs) :

	1973	1974
Participation de l'Etat.....	948,22	1 001,55
Participation des collectivités locales.....	405,44	432,45
Versement des employeurs.....	289,55	291 »

A la lecture de ce bilan, on ne peut qu'être frappé par le fait que *les seules dépenses de personnel dépassent de loin les recettes du trafic*, mêmes complétées par les produits commerciaux accessoires.

Cette situation est due pour l'essentiel au *blocage des tarifs* à un niveau qui n'a plus qu'un rapport lointain avec la rentabilité.

Dans ces conditions, les dotations accordées par l'Etat, le District et les employeurs constituent, en fait, pour les personnes

se déplaçant en région parisienne une incitation, que votre Commission estime justifiée, à donner la préférence aux transports en commun au total moins coûteuse pour la collectivité que l'utilisation des véhicules individuels.

Il nous apparaît, cependant, qu'une telle politique devrait être appliquée aux grandes agglomérations de province, et nous nous réjouissons que le Gouvernement l'ait compris en étendant la possibilité de lever une taxe sur les employeurs aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

D. — La construction des métros de Lyon et Marseille.

1° ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

a) Métro de Lyon.

Aucun retard n'est enregistré par rapport au programme.

L'état d'avancement des travaux commencés fin 1973, est le suivant :

Génie civil.

Déplacement de réseaux 65 % (fin prévue : milieu 1975).

Tunnels : deux tronçons totalisant 400 mètres - vitesse d'avancement 50 mètres par semaine.

Stations : Part Dieu : achevée ; Perrache : en cours d'achèvement ; Bellecour : terrassement terminé ; Hôtel de Ville : terrassement en cours.

Equipements.

Les premières réalisations doivent commencer d'ici à la fin de l'année (équipements des ateliers pour essais, début de la fabrication des voies).

Matériel roulant.

Le prototype est en cours de fabrication et doit être terminé au milieu de l'année 1975. La construction du matériel de série doit commencer en 1976 après les essais du prototype.

L'ensemble des travaux doit être achevé à la fin de l'année 1977 et la ligne ouverte au public en mai 1978 à l'issue des essais sans voyageurs.

b) *Métro de Marseille.*

Génie civil.

Presque tous les chantiers de génie civil sont ouverts à l'heure actuelle, les derniers le seront d'ici à la fin de l'année. Il n'y a pour l'instant pas de retards à enregistrer, si bien que la fin des travaux reste fixée à avril 1976 pour la section La Rose—Saint-Charles et à septembre 1976 pour la section Saint-Charles—Castellane.

Matériel roulant.

La commande du matériel roulant est passée depuis novembre 1973. Les études de conception sont maintenant achevées et les études d'exécution le sont presque. La construction proprement dite doit commencer d'ici à la fin de l'année et le premier train devrait être livré à Marseille en juin 1976 et le vingt et unième (et dernier) en mai 1977.

Equipements.

Le marché des « courants forts » a été conclu en mai dernier et les études d'exécution sont en cours. Doivent être signés avant la fin de l'année les marchés de « voies » et de « courants faibles ». Les marchés de construction des ateliers, des escaliers mécaniques, des péages ainsi que celui de la ventilation seront conclus en 1975.

La mise en service de la première ligne du métro de Marseille doit avoir lieu au printemps 1977 pour la section La Rose—Saint-Charles et à la fin de l'année 1977 pour l'ensemble de la ligne.

2° PLAN DE FINANCEMENT DES DEUX OPÉRATIONS

Compte tenu de l'incertitude sur le taux de hausse des prix pour les années à venir le plan de financement de la construction des métros de Lyon et Marseille est présenté ci-dessous en francs 1972, année du lancement des deux concours.

Les chiffres indiqués ne représentent que des prévisions, tous les éléments n'étant pas connus avec précision en particulier :

- la date du remboursement de la T. V. A. sur les travaux ;
- l'utilisation du versement transport.

Les subventions de l'Etat pour la réalisation de la première ligne des métros de Lyon et Marseille ont été respectivement fixées

à 200 millions de francs et 210 millions de francs (en francs 1972). Ces montants ont été calculés sur la base de « dépenses subventionnables », comprenant les travaux de génie civil et certains équipements fixes et incluant une hausse des prix de 2,5 % par an. Le taux de subvention par rapport à la dépense subventionnable prise en compte en 1972 est d'environ 40 %.

Ces subventions sont forfaitaires ; elles sont révisables uniquement en fonction des hausses des prix excédant 2,5 % par an. Compte tenu des hausses actuellement estimées les montants des subventions devraient atteindre (en francs courants) environ 245 millions de francs pour Lyon et 255 millions de francs pour Marseille.

Les deux tableaux ci-dessous donnent les plans de financement des deux métros.

1. Métro de Lyon.

(En millions de francs valeur 1972.)

	PRIX de base hors taxes.	SOMME à valoir.	TOTAL hors taxes.	FINANCEMENT		
				Etat.	Communauté urbaine.	Département.
Dépense subventionnable : infrastructure plus certains équipements fixes	546	90	636	(1) 200	218	218
Matériel roulants plus équipements fixes non subventionnables	161	21	182	»	91	91
Total	707	111	818	200	309	309

(1) Pour un montant de dépense subventionnable estimé en 1972 à 455 millions de francs.

2° Métro de Marseille.

(En millions de francs valeur 1972.)

	TOTAL hors taxes.	FINANCEMENT		
		Etat.	Ville de Marseille.	Département.
Dépense subventionnable : infrastructure plus certains équipements fixes	478	210	215	53
Matériel roulant plus équipements fixes non subventionnables	117	»	94	23
Total	595	210	309	76

Le financement de la part locale est facilité par la mise en place de prêts de la Caisse des dépôts et consignations d'une durée de vingt-cinq à trente ans. Le remboursement de ces emprunts pourra s'effectuer à l'aide du versement transport à la charge des employeurs, qui a été institué à Lyon et Marseille en application de la loi du 11 juillet 1973.

Compte tenu des hausses de prix, le coût du métro de Lyon, en francs courants (juin 1978), ressort à l'heure actuelle à 1 300 millions de francs hors taxes et celui de Marseille à un peu plus de 1 000 millions de francs hors taxes.

Le forage des tunnels s'est heurté, à Lyon, à des difficultés particulières tenant au caractère alluvial des sols, ce qui explique un certain dépassement du devis initial.

*
* *

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