

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1976.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1977, 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 Allès, Octave Bajeux, 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, 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, Léandre Létouart, Paul Malassagne, Louis Marré, Pierre Marzin, Guy Millot, Henri Olivier, Louis Orvoen, Robert Parenty, 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, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 2524 et annexes, 2525 (tomes I à III et annexe 19), 2534 (tome XVIII) et in-8° 555.

Sénat : 64, 65 (tomes I, II et III, annexe 30) (1976-1977).

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 D'ENSEMBLE DES TRANSPORTS TERRESTRES :	
A. — Les voyageurs	4
B. — Les marchandises	4
II. — LA S. N. C. F. :	
A. — Crédits budgétaires	6
B. — Compte d'exploitation	8
C. — Evolution du trafic	9
D. — Equipement et modernisation	11
E. — La liaison ferroviaire Paris—Sud-Est	13
F. — Fermeture de lignes	15
III. — LA R. A. T. P. :	
A. — Evolution du trafic	17
B. — Modernisation et développement du réseau	18
C. — Situation financière	19
IV. — LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE :	
A. — Situation des principaux réseaux	21
B. — Les métros de Lyon et Marseille	23
Conclusion	25

Mesdames, Messieurs,

L'examen des dispositions budgétaires concernant les transports terrestres est, pour votre Commission des Affaires économiques, l'occasion de faire le point de l'évolution des transports de voyageurs et de marchandises, reflets de l'activité économique générale.

Nous examinerons ensuite, de façon plus approfondie, la situation de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P.

Enfin, en raison de l'intérêt particulier qui s'attache actuellement aux transports en commun de province, nous consacrerons à ce sujet un chapitre spécial avant de tirer des conclusions d'ensemble sur la politique qui nous paraît devoir être menée dans le domaine des transports compte tenu, notamment, de notre situation énergétique.

I. — EVOLUTION D'ENSEMBLE DES TRANSPORTS TERRESTRES

A. — Les voyageurs.

La part de la route dans le déplacement des personnes, déjà largement prédominante, s'est encore accentuée l'an dernier avec la nette progression de la circulation routière constatée au cours du second semestre de 1975.

Pour l'année en cours, il apparaît au vu de la consommation de carburant que *l'activité automobile a fait un nouveau bond en avant* au préjudice, semble-t-il, du trafic ferroviaire. Il convient de noter à ce sujet qu'une augmentation, même faible, de la part de la route, qui représente 80 % du total, pèse assez sensiblement sur les résultats du rail.

Dans le cas particulier des transports collectifs urbains, on observe, en revanche, une reprise notable qui s'est accentuée en 1976, notamment dans la région parisienne. Nous examinerons ce point plus en détail à la fin de cet avis.

Il convient enfin de rappeler le rôle important que jouent les *transports par autocars* dont l'activité est évaluée à près de 1 milliard de véhicules/kilomètre.

Dans ce domaine, la régression des lignes régulières a été plus que compensée par le développement des circuits spéciaux scolaires, au nombre aujourd'hui de 23 000 et d'une longueur totale de 577 000 kilomètres, et des services occasionnels. Pour ces deux catégories de transport, la progression est de l'ordre de 10 % par an.

B. — Les marchandises.

La régression de 9 % environ de l'activité industrielle constatée en 1975 a évidemment affecté le transport de marchandises mais cette baisse s'est traduite de façon inégale.

En ce qui concerne *la voie ferrée*, traditionnellement vouée à l'acheminement des pondéreux, la réduction du trafic a été très sensible, soit — 17 %. Elle a été, au contraire, moins marquée pour la route : — 5 %, grâce au redressement très sensible enregistré dès octobre.

La réduction du trafic routier a affecté surtout le transport public tandis que le transport privé ne diminuait que de 2,3 %.

Pour l'année en cours, la route devrait, au minimum, effacer les pertes enregistrées en 1975 et sans doute dépasser le niveau exceptionnel atteint en 1974 après cinq années d'expansion rapide.

Voies navigables.

Le trafic des voies navigables a été comme celui du rail très affecté par la crise de l'industrie et a, de ce fait, diminué de 13,5 %. On constate également ici un recul plus sensible du transport public que de celui effectué pour compte propre. L'année en cours a vu une certaine reprise se manifester au moins au cours du premier semestre, mais ce redressement ne s'est pas poursuivi en raison, notamment, des difficultés nouvelles de la sidérurgie et du bas niveau des eaux.

Oléoducs.

Cette activité a souffert évidemment de la baisse de consommation d'hydrocarbures enregistrée de 1973 à 1975 (de 34,6 à 28 millions de tonnes) mais on assiste, depuis janvier dernier, à une forte reprise des tonnages acheminés.

*
* *

Au total, la répartition du trafic de marchandises entre ces quatre modes de transport a évolué comme suit de 1973 à 1975 :

	1973	1975
S. N. C. F.....	34,8 %	32,9 %
Route	42,3 %	46,3 %
Voie d'eau.....	6,5 %	6,1 %
Oléoduc	16,4 %	14,7 %

II. — LA S. N. C. F.

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

(En millions de francs.)

	LOI de finances 1975 et collectif.	LOI de finances 1976.	LOI de finances 1977.
<i>1° Au titre du Ministère des Transports.</i>			
Prévisions pour imprévu.....	100	»	»
Compensation tarifaire.....	1 040	625	»
Indemnité compensatrice :			
Banlieue	379,9	297	405
Omnibus	917,3	1 083	1 273
Infrastructure générale.....	1 754,2	1 965	2 090
Lignes militaires.....	3,8	4,1	4,1
Passages à niveau :			
Grandes lignes et banlieue.....	351,5	370	400
Charges spéciales de retraite.....	3 927,5	4 135	4 975
Tarifs réduits :			
Grandes lignes et banlieue.....	630	623	757
Total	9 104,2	9 102,1	9 904,1
<i>2° Au titre des autres départements ministériels.</i>			
Tarifs réduits :			
Voyageurs	468,3	482,8	697,2
Marchandises	79	78	83
Total	547,3	560,8	780,2
<i>3° Au titre des collectivités et organismes divers.</i>			
Tarifs réduits.....	548	642,5	761
Compensations des retraites par la caisse nationale d'assurance vieil- lesse	270	275	285
Total	818	918,5	1 046

Au total, pour l'année 1975, les financements extérieurs dont a bénéficié la S. N. C. F. s'élèvent donc à 10 469,5 millions de francs.

Pour l'exercice 1976, la dotation supplémentaire prévue actuellement, au titre du Ministère des Transports, atteint 1 107,6 millions, dont 780 millions au titre de la compensation tarifaire. Il est donc certain que le total des versements compensateurs et autres dépassera 11,5 milliards de francs.

En ce qui concerne l'exercice 1977, on peut d'ores et déjà annoncer que les crédits prévus seront également très insuffisants, ne serait-ce qu'en raison du blocage des tarifs jusqu'au 1^{er} avril prévu par le Plan Barre.

A ce sujet, deux observations nous semblent devoir être faites :

En premier lieu, il n'est pas tout à fait exact que cette limitation de ses tarifs soit aussi dommageable à la S. N. C. F. qu'elle le prétend. Elle doit compter, en effet, du moins dans le domaine des marchandises, avec la concurrence du transport routier qui parvient à réaliser une exploitation bénéficiaire en pratiquant des prix souvent inférieurs à ceux du rail. De ce fait, toute augmentation de tarifs entraîne fatalement une certaine évasion du trafic au profit de la route.

En second lieu, votre commission note que ce blocage tarifaire va peser inégalement sur les transports terrestres, les concurrents de la S. N. C. F. frappés aussi par cette mesure, ne pouvant, comme celle-ci, se voir compenser par l'Etat et les collectivités publiques leur manque à gagner.

B. — Compte d'exploitation.

	RESULTATS 1975.	BUDGET REVISE 1976.
	(En millions de francs.)	
a) RECETTES		
<i>Produits du trafic.</i>		
Voyageurs	6 259	7 107
Marchandises et poste.....	10 112	11 687
Total	16 371	18 794
Recettes diverses.....	2 191	2 257
Indemnités, remboursement et contributions diverses :		
Réductions marchandises.....	79	82
Banlieue parisienne.....	440	546
Réductions voyageurs.....	1 482	1 856
Compensation pour service public (art. 18 <i>ter</i> et 18 <i>quater</i>).....	1 020	1 233
Contributions de l'Etat :		
Infrastructure	1 760	1 907
Passages à niveau.....	359	381
Installations maintenues.....	4	4
Provision pour imprévu.....	100	»
Atténuation de charges.....	1 040	625
Total des interventions publiques..	6 284	6 634
Total des recettes.....	24 846	27 685
b) DÉPENSES		
Salaires	9 540	10 792
Charges patronales.....	4 450	5 111
Impôts sur recettes de trafic.....	1 873	2 165
Entretien et réparation.....	2 879	3 232
Frais de traction.....	749	845
Gares, trains, services extérieurs Sernam..	1 497	1 562
Autres dépenses.....	1 954	2 358
Amortissements	1 558	1 626
Charges financières.....	1 745	1 954
Total	26 245	29 645
Déficit résiduel.....	— 1 399	— 1 960

Ces chiffres font apparaître, pour l'exercice 1975, une différence de près de 10 milliards de francs entre les recettes de trafic proprement dites et les dépenses.

C. — Evolution du trafic.

a) RÉSULTATS DE 1975

1. Voyageurs.

Le nombre de voyageurs et de voyageurs/kilomètre a évolué comme suit par rapport à 1974 :

	1974	1975	EVOLUTION en pourcentage.
Voyageurs (millions) :			
Banlieue parisienne.....	411	418	+ 1,7
Autres lignes.....	231	240	+ 3,8
	642	658	
Voyageurs/kilomètre (milliards) :			
Banlieue parisienne.....	7,1	7,3	+ 3
Autres lignes.....	40,2	43,4	+ 8
	47,3	50,7	

Répartition par classe : grandes lignes.

	VOYAGEURS (millions).	VOYAGEURS/KM (milliards).
Première classe.....	24	8,7
Deuxième classe.....	216	34,7

2. Marchandises.

	1974	1975	EVOLUTION en pourcentage.
Tonnes (millions).....	265	219	— 15,8
Tonnes/kilomètre (milliards).....	77,1	64	— 16,8

En ce qui concerne les *voyageurs*, le développement du trafic a été très satisfaisant, la progression ayant été l'une des plus fortes enregistrées au cours de la décennie. On a noté, en particulier, un allongement très sensible du parcours moyen par voyageur qui passe, hors banlieue parisienne, de 172 à 180 kilomètres et dépasse 360 kilomètres pour les usagers de première classe. La progression est imputable pour l'essentiel aux rapides et express, l'activité des omnibus restant stationnaire.

Le trafic des *marchandises* a été, en revanche, vivement affecté par la récession économique et s'est retrouvé au niveau atteint il y a dix ans.

Toutes les marchandises ont été touchées, mais plus particulièrement les produits métallurgiques, les engrais, les minerais et le charbon.

b) PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1976

1. *Voyageurs.*

Pour les huit premiers mois de l'année en cours, le trafic a évolué comme suit :

	VOYAGEURS (10 ^e).	VOYAGEURS/KM (10 ^e).
Banlieue parisienne	260,7	4,45
Autres lignes.....	159,1	29,48

Pour les voyageurs/kilomètres, le trafic est en net recul sur la banlieue (— 4 %) et progresse légèrement sur les autres lignes (+ 1,5 %). Cette évolution, sensiblement inférieure aux prévisions, peut s'expliquer par un regain des transports individuels en automobile enregistré à partir du printemps.

2. *Marchandises.*

(1^{er} janvier au 9 septembre 1976.)

Tonnes 156 millions : + 2,1 %
Tonnes/km 46,5 milliards : + 5,4 %

Compte tenu des résultats très médiocres enregistrés en 1975, cette reprise de trafic, bien que notable, apparaît décevante et, en tout cas, insuffisante pour effacer les pertes subies l'an dernier.

La poursuite de la tendance actuelle conduirait, en effet, à un trafic annuel de l'ordre de 68 milliards de tonnes-kilomètres en retrait sensible sur les résultats, il est vrai exceptionnels, obtenus en 1974 (77,1).

L'évolution constatée a été très différente suivant les produits. On note ainsi une forte augmentation pour les véhicules et les machines agricoles (+ 18 %), le papier (+ 12 %), les produits chimiques (+ 12 %) et la sidérurgie (+ 11 %), tandis que s'inscrivent en retrait les engrais (— 5,6 %), le charbon (— 2,5 %), le bois (— 1,6 %) et les denrées périssables (— 1,4 %).

En ce qui concerne les *conditions d'acheminement du fret*, la répartition s'est modifiée assez sensiblement depuis 1971, ainsi que le montrent les chiffres suivants :

	1971	1975
Trains complets.....	47,2 %	52,4 %
Rames	15,2 %	14 %
Wagons	37,6 %	33,6 %

Au sujet des petits colis dont le transport s'effectue dans des conditions quelque peu aléatoires, le tonnage kilométrique réalisé reste marginal et en légère diminution.

En revanche, le tonnage assuré par conteneur, bien qu'il ne représente encore que 1,5 % du trafic, s'est sensiblement développé.

D. — Equipement et modernisation.

Les dépenses d'équipement de la S. N. C. F. qui ont atteint cette année 4 774 millions de francs s'élèveront, l'an prochain, à 5 850 millions de francs. La progression enregistrée bénéficiera surtout au réseau de grandes lignes, la dotation affectée à la banlieue parisienne ne progressant que de 9 %.

1° L'INFRASTRUCTURE

La Société nationale va poursuivre ses efforts pour améliorer les voies et les rendre capables de supporter des vitesses de plus en plus importantes.

Le *bilan* obtenu à ce jour est déjà *remarquable*. C'est ainsi que 810 kilomètres ont été équipés l'an dernier en rails soudés dont 550 kilomètres, d'un poids de 60 kilogrammes au mètre, pourvus de traverses en béton.

De ce fait, le réseau « grande vitesse » se présentait comme suit au 1^{er} janvier 1976 :

VITESSE LIMITE	LONGUEUR DE VOIES
150 kilomètres/heure.	7 610 kilomètres.
160 —	5 550 —
170 —	886 —
180 —	816 —
200 —	779 —

Cet effort est naturellement complété par l'adaptation des appareils de voie à ces conditions nouvelles de circulation (principalement aiguillages et postes de signalisation).

En dehors de la réalisation de la voie nouvelle Paris—Lyon, il convient de noter l'achèvement de la construction d'une seconde voie impaire entre Etampes et Angerville (sur Paris—Orléans), des aménagements importants dans les zones de Dijon-Perrigny, d'Avignon et de La Voulte et, surtout, la poursuite de l'électrification de la ligne suivant la rive droite du Rhône ainsi que les travaux préparatoires à l'équipement en courant continu à 1 500 volts de l'axe Bordeaux—Montauban qui créera une liaison totalement électrifiée entre Bordeaux, Toulouse et Marseille.

En région parisienne, trois opérations importantes ont été menées à bien : desserte d'Evry, aménagement de l'itinéraire Paris—Rambouillet et antenne ferroviaire Paris—Roissy. Les travaux de jonction entre Orsay et Invalides sont en cours.

Cet effort de modernisation porte également sur l'amélioration des équipements de télécommunications, l'automatisation des passages à niveau et la modernisation d'un grand nombre de gares.

Enfin, la S. N. C. F. fait appel de plus en plus à l'informatique et l'installation déjà réalisée de 1 050 terminaux dans les principales gares et certaines agences de voyage a permis d'améliorer très nettement les conditions de réservation des places.

A titre d'exemple, le centre de traitement des Batignolles a, en 1975, assuré, à lui seul, la réservation de 18 500 000 places et la vente de 3 millions de billets. Certains jours de pointe, tels que les 25 mars et 1^{er} juillet, plus de 100 000 places ont été louées. L'extension de ce système aux voitures-lits et aux trains autos-couchettes est en cours.

2° LE MATÉRIEL ROULANT

1. *Engins de traction.*

La reprise des opérations d'électrification évoquées ci-dessus et la nécessité de renouveler les engins les plus anciens ont nécessité d'importantes commandes portant sur 300 locomotives électriques de tous types livrables jusqu'en 1980. Dans le domaine des machines diesel, la S. N. C. F. développe surtout ses moyens en rames automotrices à très grande vitesse.

2. *Matériel remorqué.*

Le fait majeur a été dans ce domaine la mise en place progressive des voitures à voyageurs du type Corail, dont 246 sont entrées en service en 1975, et qui sont destinées à équiper la plupart des trains de grand parcours. Viendront compléter ce parc 350 voitures-couchettes et un certain nombre de voitures-lits.

Une partie du matériel retiré des grandes lignes est affecté au réseau omnibus où les voitures à essieu sont petit à petit réformées.

Le matériel à marchandises est également rajeuni par l'élimination de principe des wagons à deux essieux partiellement remplacés par les engins à bogies. On notera très spécialement l'introduction d'un nouveau wagon couvert de très grande capacité (52 mètres carrés de plancher et 137 mètres cubes de volume), dont 500 exemplaires avaient été livrés en fin 1975.

E. — **La liaison ferroviaire Paris—Sud-Est.**

Les travaux de construction de la ligne nouvelle Paris—Sud-Est, conçue pour les trains à grande vitesse (T. G. V.) viennent de commencer. Mais ce premier « coup de pioche » avait été précédé, dès le début de 1975, par des acquisitions de terrains et des enquêtes parcellaires qui se poursuivent encore actuellement.

Cette liaison mettra Lyon à deux heures de Paris mais réduira aussi très sensiblement la durée du trajet de la capitale vers toutes les gares importantes du quart Sud-Est de la France.

En dépit de l'abandon de la turbine pour des raisons d'économie d'énergie, la traction électrique permettra d'atteindre les vitesses primitivement envisagées, soit 300 kilomètres/heure en pointe et 200 kilomètres/heure de moyenne.

Financement et coût de l'opération.

Le coût de construction, récemment réexaminé, a été évalué à 3 607 millions de francs (1975) non comprises les dépenses préliminaires déjà engagées se montant à 10,5 millions de francs.

L'expérience de quelques grands travaux du même ordre entrepris dans le passé, permet de douter que ce devis soit tenu mais les techniciens de la S. N. C. F. observent que, s'agissant d'un ouvrage classique sur un tracé parfaitement étudié, comprenant un nombre limité d'ouvrages d'art importants, aucune surprise majeure ne devrait être enregistrée.

Si, en revanche, il est bien entendu que cette opération sera financée par la S. N. C. F., la compensation par l'Etat du déséquilibre des comptes de cette entreprise permet de dire que, dans la pratique, c'est le budget de l'Etat qui supportera les frais financiers de l'entreprise. La haute rentabilité directe et indirecte de l'opération justifie d'ailleurs pleinement cette contribution étatique.

Planning de réalisation.

La mise en service de la ligne est prévue en deux étapes :

- de Saint-Florentin à Aisy (Dijon) et Sathonay (entrée de Lyon) le 1^{er} octobre 1981 ;
- de Combes-la-Ville à Saint-Florentin en mai ou juin 1982.

Prévisions de trafic.

A la date prévue pour l'ouverture totale, on estime que le nombre de voyageurs sur Paris—Sud-Est aura atteint 13 670 000, chiffre que la ligne nouvelle devrait, selon les auteurs du projet, porter à 19 170 000. Cette augmentation de 5 500 000 se décomposerait comme suit :

Report du trafic aérien	1 700 000
Report du trafic routier	900 000
Trafic nouveau	2 900 000

L'ancien tracé continuerait alors à acheminer 20 % des voyageurs, tandis que le nouveau serait utilisé par 15 145 000 personnes.

Votre commission est quelque peu surprise de l'importance de ces chiffres dépassant sensiblement le trafic actuel des axes directement intéressés et établis dans une perspective de développement rapide et continu du trafic. Elle note par ailleurs *la ponction sensible* qui sera exercée sur le trafic d'*Air Inter* et, en particulier, sur les lignes les plus bénéficiaires de cette entreprise. Il ne lui semble pas toutefois qu'un renforcement des lignes aériennes existantes puisse rendre à la collectivité des services équivalents à ceux que l'on attend de la nouvelle voie ferrée. On doit tenir compte de plus des facilités que donnera au trafic de marchandises le dégagement de l'ancien axe ferroviaire Paris—Dijon—Châlons—Lyon.

Prolongement éventuel au-delà de Lyon.

Un tel prolongement n'est pas envisagé pour le moment. Son intérêt serait, d'ailleurs, quelque peu limité par la possibilité qu'auront les rames de T. G. V. de circuler sur les voies existantes. On pourra ainsi, sans quitter son compartiment, se rendre avec le nouveau matériel de Paris en Suisse ou sur le littoral méditerranéen.

Il faut tenir compte également du fait que la concurrence aérienne battue en brèche sur un parcours relativement court comme Paris—Lyon s'exercera de façon efficace sur des étapes plus longues.

Une saine politique de coordination des équipements nous semble devoir tenir compte, dans ce domaine comme dans d'autres, des qualités et des possibilités propres de chaque mode de transport, quel que soit le désir bien légitime de chacun de se distinguer par des prouesses techniques.

F. — Fermeture de lignes.

Au cours des années 1971 à 1974, dix lignes de la S. N. C. F. d'une longueur totale de 443 kilomètres ont été fermées au trafic voyageurs.

Dans un nombre limité de cas, cette suppression n'a pas été compensée par la création d'un service routier de remplacement, la fréquentation éventuelle de ces dessertes nouvelles apparaissant aléatoire.

Depuis 1974, en raison des directives gouvernementales visant à enrayer le dépeuplement de zones rurales, aucune fermeture de ligne n'a été réalisée.

Les projets de réorganisation des services ferroviaires omnibus visant soit leur exploitation au moindre coût pour la collectivité, sans détérioration du service offert, soit une amélioration sensible du service, sans aggravation du bilan d'exploitation, font l'objet d'examen tout particuliers dans le cadre de l'élaboration puis de la mise en œuvre des schémas régionaux de transports qui seront étendus à l'ensemble du territoire national au cours du VII^e Plan.

Votre commission se félicite de ce coup d'arrêt donné à la contraction du réseau ferroviaire qui ne peut toutefois se concevoir sans une modernisation des liaisons existantes, qu'il s'agisse du matériel, de la vitesse des convois ou des horaires. Il est certain, par exemple, que faute d'une cadence suffisante de desserte, un service de transport ne peut espérer retenir les usagers et concurrencer les véhicules individuels.

Le fait que les charges résultant du maintien de telles lignes soient automatiquement couvertes par le budget de l'Etat ne doit pas dispenser la S. N. C. F. d'essayer de réduire au minimum le déficit correspondant.

Désenclavement de certaines régions.

Afin d'atteindre les objectifs fixés par le VII^e Plan concernant le désenclavement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif Central, la S. N. C. F. poursuit sa politique d'accélération et de modernisation des liaisons entre les grandes métropoles régionales et Paris. Cette action vise, en premier lieu, la ligne Paris—Clermont-Ferrand sur laquelle aucun progrès significatif n'avait été réalisé depuis longtemps, qu'il s'agisse du matériel roulant ou des horaires.

Votre commission a constaté, de plus, avec satisfaction les efforts réalisés pour améliorer les liaisons transversales telles que Genève—Bordeaux, Lyon—Quimper, Nantes—Bordeaux ou Lyon—Strasbourg, quelque peu délaissées jusqu'ici au profit des grandes radiales.

III. — LA R. A. T. P.

A. — Evolution du trafic.

Le nombre de voyages effectués par les usagers du métro et des autobus a évolué comme suit de 1973 à 1974 (en millions) :

	1973	1974	1975
<i>Réseau ferré.</i>			
Métro urbain.....	1 039,4	1 042,5	1 055,4
Ligne de Sceaux.....	50,9	52,1	53,6
Auber—Saint-Germain	31,4	31,7	31,7
Nation—Boissy	39,8	43,2	45,1
<i>Réseau routier.</i>			
Paris	170,1	183,8	223,1
Banlieue	310,9	323	347,1

Alors que le trafic ferroviaire est resté pratiquement stationnaire, on note depuis 1974, la progression très sensible des déplacements par autobus, en particulier à Paris.

Les indications recueillies pour les neuf premiers mois de 1976 confirment cette évolution. On estime ainsi que le trafic des autobus parisiens sera, en 1976, de 28 % supérieur à celui de 1975 et de 55 % plus élevé que celui de 1974.

Ce retournement, d'autant plus remarquable que, dans le même temps, la circulation automobile privée s'est également accrue, est imputable pour l'essentiel à l'aménagement de couloirs réservés et à la création de la carte orange utilisée aujourd'hui par près d'un million d'usagers. On estime en effet que le supplément de voyageurs engendré par ce titre de transport sur les autobus est de 33 % à Paris et de 10 % en banlieue.

On peut s'étonner, en revanche, que ni les travaux de modernisation du matériel ferroviaire et des stations, ni les prolongements de lignes n'aient eu d'incidence perceptible sur le trafic du métro, qui est seulement devenu plus accessible aux heures de pointe. Il y a là une indication intéressante quant à l'orientation à donner ultérieurement aux investissements de la Régie pour l'instant concentrés sur le réseau souterrain.

B. — Modernisation et développement du réseau.

1° COUT ET FINANCEMENT

D'importantes opérations sont en cours visant à moderniser et étendre le réseau. 2 650 millions de francs d'autorisations de programme seront engagés dans ce but en 1977.

Les dépenses qui s'élèveront à 2 218 millions de francs seront couvertes à 40 % par l'emprunt (prêts de la région et du F. D. E. S) et pour la grande partie du reste par des concours financiers extérieurs (subventions d'équipement et contributions des employeurs).

On notera, en particulier, que les infrastructures nouvelles sont, en dehors du R. E. R., financées à raison de 30 % par l'Etat, 30 % par la région et 40 % par la Régie qui bénéficie pour ce faire des prêts spéciaux de la région.

2° PRINCIPALES OPÉRATIONS EN COURS

Sur le *réseau express régional*, la fin de l'année 1977 verra la mise en service du tronçon central est-ouest Auber-Nation et du prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à Châtelet.

On attend de ces deux réalisations majeures, menées activement dans les délais prévus, une amélioration très sensible des conditions de transport entre l'Est et l'Ouest de Paris et de l'accès aux quartiers du centre pour tous les banlieusards du sud de la capitale. Il faudra cependant encore quelques années pour que la liaison Châtelet—Gare du Nord permette une traversée nord-sud de l'agglomération dans les mêmes conditions que pour l'axe est-ouest.

Il apparaît, en outre, que l'opération d'interconnexion entre les réseaux de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. va subir un retard de l'ordre d'un à deux ans.

Votre commission, préoccupée depuis longtemps par la croissance rapide des courants de circulation interbanlieues, souhaiterait avoir sur ce point quelques explications du Gouvernement.

Sur le *métro urbain*, la liaison de Saint-Lazare aux Invalides vient d'être inaugurée ainsi que le prolongement de la ligne n° 14 jusqu'à Châtillon (1).

Dès maintenant, Saint-Denis se trouve ainsi relié à Montrouge à travers Paris par Saint-Lazare, les Champs-Élysées, Montparnasse et la porte de Vanves.

(1) Le prolongement de cette ligne jusqu'à Vélizy est d'ores et déjà prévu.

Les autres prolongements en cours intéressent les sections :

Porte de La Villette—La Courneuve ;
 Porte de Clichy—Asnières—Gennevilliers ;
 Porte de Boulogne—Auteuil.

En dehors de ces travaux d'extension de l'infrastructure ferroviaire, de nombreuses *opérations de modernisation* sont poursuivies pour améliorer la régulation et la qualité du service (escaliers mécaniques, ventilation, etc.).

Concernant enfin *le matériel roulant*, votre commission s'est préoccupée de *la détérioration des conditions de transport dans les autobus* de plus en plus surchargés en raison même du succès de la carte orange. Il ne lui semble pas que, dans ce domaine, la Régie ait fait preuve d'une prévoyance suffisante. C'est pourquoi, tout en se félicitant de la commande de 280 véhicules en 1976 et de 340 en 1977, elle se demande si un effort complémentaire ne devrait pas être envisagé, au titre du réseau de surface, quitte à réduire quelque peu les achats de matériel ferroviaire.

C. — Situation financière.

Le compte d'exploitation de la R. A. T. P. se présente comme suit pour les exercices 1975 et 1976 (en millions de francs) :

	RESULTATS de 1975.	PREVISIONS pour 1976.
1. — Recettes.		
Recettes directes de trafic.....	1 418,79	1 570
Contributions de l'Etat.....	1 184,67	1 283,80
Contributions des collectivités locales.....	525,22	583,20
Contributions des employeurs.....	378,17	529
Autres recettes.....	334,74	370,80
Total	3 841,59	4 336,80
2. — Dépenses.		
Frais de personnel.....	2 523,94	2 887
Frais de gestion.....	830,17	997,20
Frais financiers.....	381,15	460
Dotations et aléas.....	51,87	47,80
Total	3 787,13	4 392
Solde de compte.....	+ 54,46	— 55,20

On peut évidemment s'étonner de l'écart de plus en plus marqué entre le produit réel du trafic et le montant des dépenses y afférent, mais, comme nous l'avions signalé l'an dernier, il devient de plus en plus irréaliste de parler de vérité des prix dans un domaine où les préoccupations d'ordre social ou intéressant l'économie générale de la région, et du pays tout entier, priment de loin le souci d'équilibrer les dépenses par des recettes commerciales.

Votre commission attire cependant une fois de plus l'attention du Gouvernement sur la situation également difficile des transports urbains des grands centres de province, dont le déficit d'exploitation est entièrement à la charge des collectivités, et depuis peu des employeurs, mais qui ne bénéficient de façon générale d'aucune aide directe de l'Etat.

Cette différence de traitement va encore se trouver accusée par le blocage des tarifs de transport jusqu'en avril prochain, blocage qui se traduira, pour les régies provinciales, par une aggravation sensible de leur déficit sans qu'il leur soit possible de recourir au budget de la Nation.

*
* *

En conclusion de ce chapitre, votre commission se réjouit de la très sensible reprise du trafic d'autobus qui s'est manifestée à Paris et dans une moindre mesure en banlieue. Elle se doit de féliciter la Régie de ses heureuses initiatives, telles que celle de la création de la carte orange, qui ont arrêté un processus de dégradation des transports en commun de surface qui paraissait inéluctable.

Elle observe cependant que, suivant une enquête toute récente, la part des transports publics dans les déplacements effectués en Région parisienne ne représente plus que le tiers du total et guère plus de 17 % pour les relations de banlieue à banlieue. Cette carence est d'autant plus grave que le trafic sur ces dernières relations a progressé de 8 à 9 % depuis 1973 tandis qu'il était partout ailleurs stationnaire ou en régression. Il y a là un problème que le prolongement de liaisons radiales ne contribuera pas à résoudre.

IV. — LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE

A. — Situation des principaux réseaux.

Le trafic des réseaux urbains des grandes agglomérations de province qui n'avait cessé de décliner jusqu'en 1974 est entré depuis lors dans une phase d'expansion, sauf dans quelques cas particuliers.

Le tableau suivant rend compte de cette évolution.

**Nombre de voyageurs transportés en 1975
dans les principales agglomérations de province.**

	EN MILLIONS de voyageurs.	VARIATION en pourcentage par rapport à 1974.
Lyon	172,913	+ 2,9
Marseille	84,2	+ 1,9
Lille C. G. I. T.	30,6	»
Lille S. N. E. L. R. T.	20	+ 3
Bordeaux	(1) 52,7	— 5,3
Toulouse	(1) 46,6	+ 7
Nantes	25,7	+ 1,5
Rouen	16,256	+ 1,6
Nice	29,271	+ 14,5
Toulon	14,2	+ 2,9
Strasbourg	33,140	+ 4,2
Grenoble	20,4	+ 13,9
Saint-Etienne	42,8	— 4
Nancy	19,76	— 0,2
Le Havre	12,340	+ 1,9
Valenciennes	12,284	— 1,9
Clermont-Ferrand	12,6	— 1,6
Tours	(2) 18,7	+ 3,9

(1) Ce chiffre tient compte des pertes de trafic entraînées par une grève de 29 jours, comprend les scolaires, les voyageurs abonnés, les voyageurs bénéficiant de la carte chômeurs et les personnes du troisième âge.

(2) Hors services spéciaux, voyageurs non comptés.

	EN MILLIONS de voyageurs.	VARIATION en pourcentage par rapport à 1974.
Mulhouse	12,9	+ 1,5
Rennes	13,9	+ 15,8
Dijon	19	+ 5,5
Montpellier	12	— 2,5
Brest	11,635	+ 18,3
Reims	14,022	+ 2,3
Metz	11,7	+ 1,7
Le Mans.....	7,2	+ 1,4
Limoges	12,765	— 0,4
Amiens	8,3	+ 1,2
Orléans	6,855	+ 1,9
Angers	10	+ 7,8
Caen	9,319	+ 41
Besançon	13	+ 39
Poitiers	3,07	— 19

Ce redressement est dû, pour l'essentiel, aux ressources financières nouvelles que les collectivités ont pu retirer du versement de transport imposé aux employeurs, versement qui, limité au départ aux agglomérations de 300 000 âmes, a été étendu par le décret du 7 novembre 1974 aux villes de 100 000 habitants.

Dans la pratique, vingt-cinq villes avaient, à la fin de 1975, usé de cette faculté.

Cet appoint, de l'ordre de 50 à 60 F par habitant, a aidé les villes ou communautés urbaines, en priorité, à compenser les réductions tarifaires accordées aux salariés et, en second lieu, à procéder aux investissements nécessaires.

Ces facilités nouvelles ont entraîné de façon indirecte une réorganisation des transports, une clarification des relations entre les exploitants et les municipalités et la mise en place de plans de circulation basés sur les transports en commun.

On peut donc espérer que le développement amorcé depuis peu va s'accélérer et permettre en contre-partie une amélioration du trafic dans le centre des agglomérations.

Les résultats très encourageants déjà obtenus à Besançon, Rennes, Grenoble, Nice, Dijon et Brest montrent, en effet, que les transports en commun qui paraissaient condamnés à jouer un rôle marginal il y a trois et quatre ans peuvent se substituer pour une part importante à la circulation automobile individuelle.

B. — Les métros de Lyon et Marseille.

1° LE MÉTRO DE LYON

Planning de réalisation.

Les travaux, commencés en fin 1973, sont actuellement réalisés à plus de 65 % et la mise en service est prévue pour le mois de mai 1978.

Coût et financement.

Évalué primitivement à 550 millions de francs aux conditions de janvier 1972, le projet est actuellement estimé à 817 millions de francs sur les mêmes bases. La subvention de l'Etat, fixée au départ à 200 millions de francs, devrait atteindre 252,6 millions de francs sur un total de 1 322,4 millions de francs courants.

La part restant à la charge des collectivités locales dépassera donc 1 milliard de francs. Celles-ci bénéficient, il est vrai, de prêts de la Caisse des Dépôts dont la charge sera répartie entre la Communauté urbaine de Lyon et le département du Rhône.

2° LE MÉTRO DE MARSEILLE

Planning de réalisation.

Comme à Lyon, les travaux ont débuté en 1973. Ils sont, sur la plus grande longueur, entrepris en tunnel (et non comme à Lyon en tranchée ouverte). Un certain nombre de difficultés d'ordre principalement technique ont retardé de trois mois environ la mise en service qui s'effectuera en deux temps :

- section La Rose—Saint-Charles à l'automne 1977 ;
- section Saint-Charles—Castellane au début de 1978.

Le pourcentage de réalisation était, au 1^{er} juillet dernier de 60 %.

Coût et financement.

La dépense totale est estimée à 657,117 millions de francs (1972), soit 1 050,219 millions de francs courants. Sur cette dernière somme, la part de l'Etat, de 210 millions de francs au départ, a été réévaluée à 270,965 millions de francs. La ville de Marseille et le département des Bouches-du-Rhône supporteront la charge des emprunts consentis et la T. V. A. prélevée sur les investissements sera reversée à l'organisme exploitant.

Le taux d'utilisation de ces deux premiers métros de province constituera une indication intéressante pour les investissements de cet ordre pouvant être entrepris dans d'autres grandes agglomérations.

Les estimations de trafic sont, pour les premières années, de 30 millions de voyageurs à Marseille et de 36 millions à Lyon, avec une progression attendue de l'ordre de 50 % après cinq années de fonctionnement.

CONCLUSION

Votre commission observe une fois de plus que le transport routier connaît un taux de développement beaucoup plus rapide que tous ses concurrents.

Cette *situation*, dont les motifs ont été trop souvent développés pour que nous y revenions, apparaît *regrettable* à beaucoup d'égards. On ne peut, en effet, que déplorer la surcharge que ce trafic lourd impose à notre réseau de routes, beaucoup d'entre elles étant trop étroites et trop fragiles pour supporter sans dommage des véhicules de grand gabarit pesant de 20 à 30 tonnes.

Il apparaît également *illogique*, alors que les importations d'hydrocarbures constituent pour notre pays un souci majeur, que la plus grande part du trafic marchandises soit aujourd'hui assurée par un mode de transport qui consomme de trois à dix fois plus d'énergie (importée) que le chemin de fer ou la voie d'eau. Certes, le « rail » ne peut prétendre assurer la desserte de toutes les entreprises et localités et un acheminement terminal est le plus souvent nécessaire, mais il nous semble que cette carence ferroviaire pourrait être surmontée par l'*utilisation de matériels rail-route* dont le rôle reste, en fait, marginal. Faute de véhicules appropriés et de volonté d'entente au niveau professionnel, les possibilités de collaboration entre le chemin de fer et les moyens routiers restent limitées, comme le montre l'exemple de l'acheminement des petits colis assuré par le S. E. R. N. A. M.

La remise en cause du libre choix de l'utilisateur et de l'égalité des conditions de concurrence, principe de base de la politique commune des transports, étant exclue, un effort considérable reste à entreprendre au plan des équipements et du service.

Dans le domaine des équipements, les embranchements particuliers devront être favorisés, en particulier par l'abaissement de la participation financière réclamée à la clientèle. En outre, de

nombreuses gares de marchandises devront être repensées et, en particulier, rendues largement accessibles aux véhicules routiers et dotées de moyens de manutention appropriés.

Concernant le matériel roulant, un effort d'adaptation nous semble également indispensable, notamment pour le transport des conteneurs qui nécessite des wagons plats surbaissés. Dans ce domaine, le wagon banal est de moins en moins adapté aux besoins.

Au niveau du service, la durée d'acheminement réel du fret reste encore trop élevée compte tenu des heures perdues dans les opérations annexes d'ordre administratif ou technique (constitution des trains, triage, etc.).

Enfin, malgré les progrès réalisés au niveau commercial, favorisés d'ailleurs par la décentralisation des décisions et une certaine liberté tarifaire, la S. N. C. F. a encore beaucoup à apprendre de ses concurrents en ce qui concerne les relations avec la clientèle. Comme nous l'avons maintes fois rappelé, on éprouve l'impression que les responsables de nos chemins de fer donnent le meilleur d'eux-mêmes et affectent leurs éléments les plus dynamiques au transport des personnes et dédaignent quelque peu le domaine des marchandises dont ils retirent cependant les trois cinquièmes de leurs recettes.

Cette tendance est d'autant plus regrettable que l'attitude de nos fournisseurs d'hydrocarbures et l'état de notre balance des paiements risquent bien, tôt ou tard, de nous obliger à reconsidérer nos problèmes de transport et à confier à nouveau au rail une partie du fret routier. Nous souhaiterions que ce transfert éventuel puisse s'effectuer sans dommage majeur pour notre économie. Le Gouvernement y a sans doute déjà pensé en suspendant, sagement à notre avis, les fermetures de lignes secondaires, mais tous les problèmes de desserte à moyenne distance resteront à régler et nous espérons que chacun en haut lieu en est conscient.

Le problème des transports publics urbains est d'une tout autre nature et, dans ce domaine, il nous apparaît que les pouvoirs publics ont réalisé un effort considérable en se penchant enfin sur la situation des grandes agglomérations de province. Votre

commission, qui a trop souvent déploré la polarisation des moyens en faveur de la Région parisienne, ne peut que se féliciter de cette orientation nouvelle.

Notant avec satisfaction le succès de la « carte orange », en particulier pour le trafic des autobus parisiens, elle se réjouit de l'extension de cette formule aux villes de province ainsi que de l'autorisation donnée aux municipalités de soumettre les employeurs à un prélèvement au bénéfice des transports publics.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable à l'adoption des crédits budgétaires pour l'exercice 1977 concernant les TRANSPORTS TERRESTRES.

MODES DE TRACTION (Grandes lignes.)

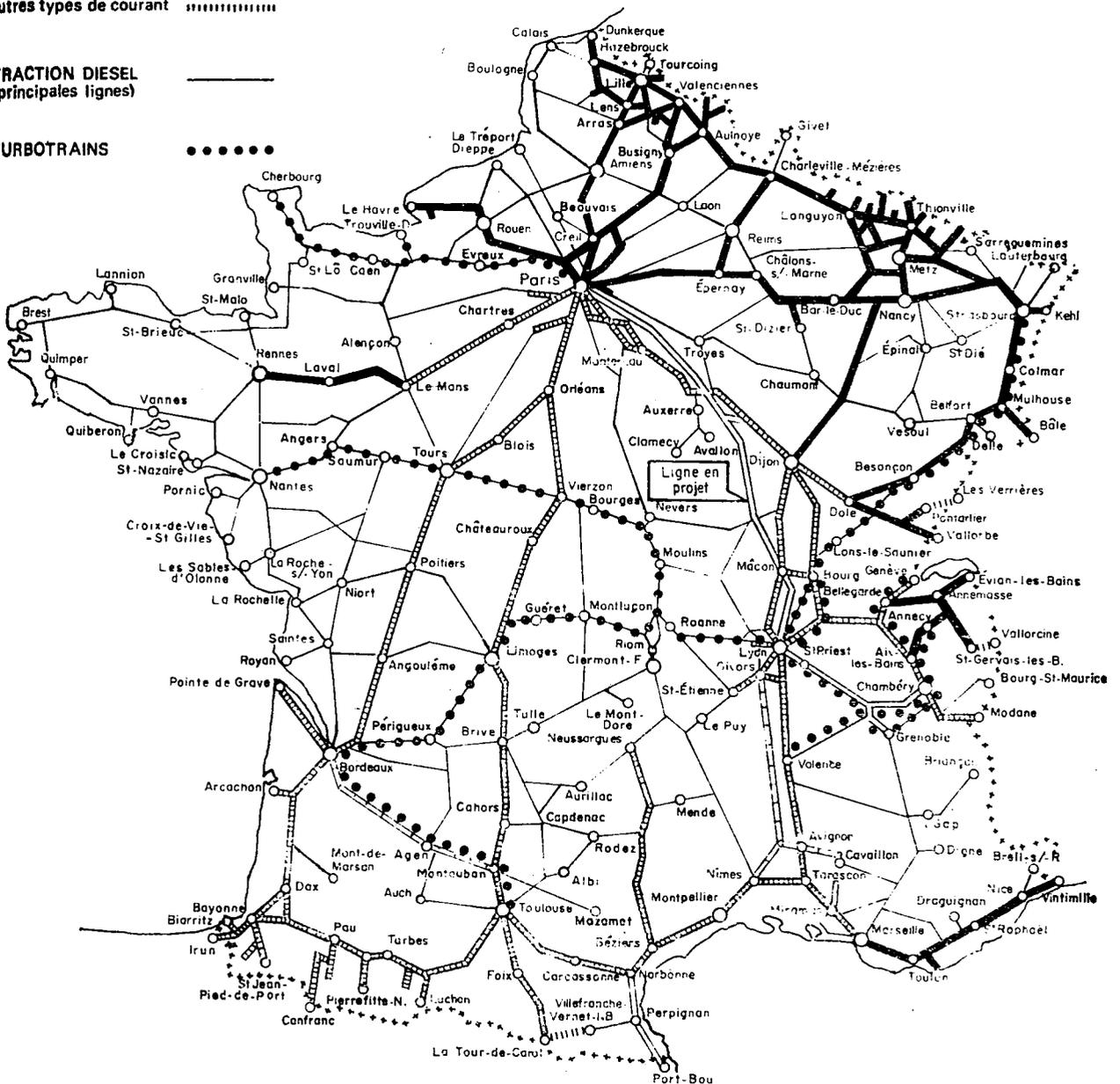
TRACTION ELECTRIQUE au 01 - 10 - 1976

lignes en service	électrifications en cours	électrifications à l'étude ou en projet
-------------------	---------------------------	---

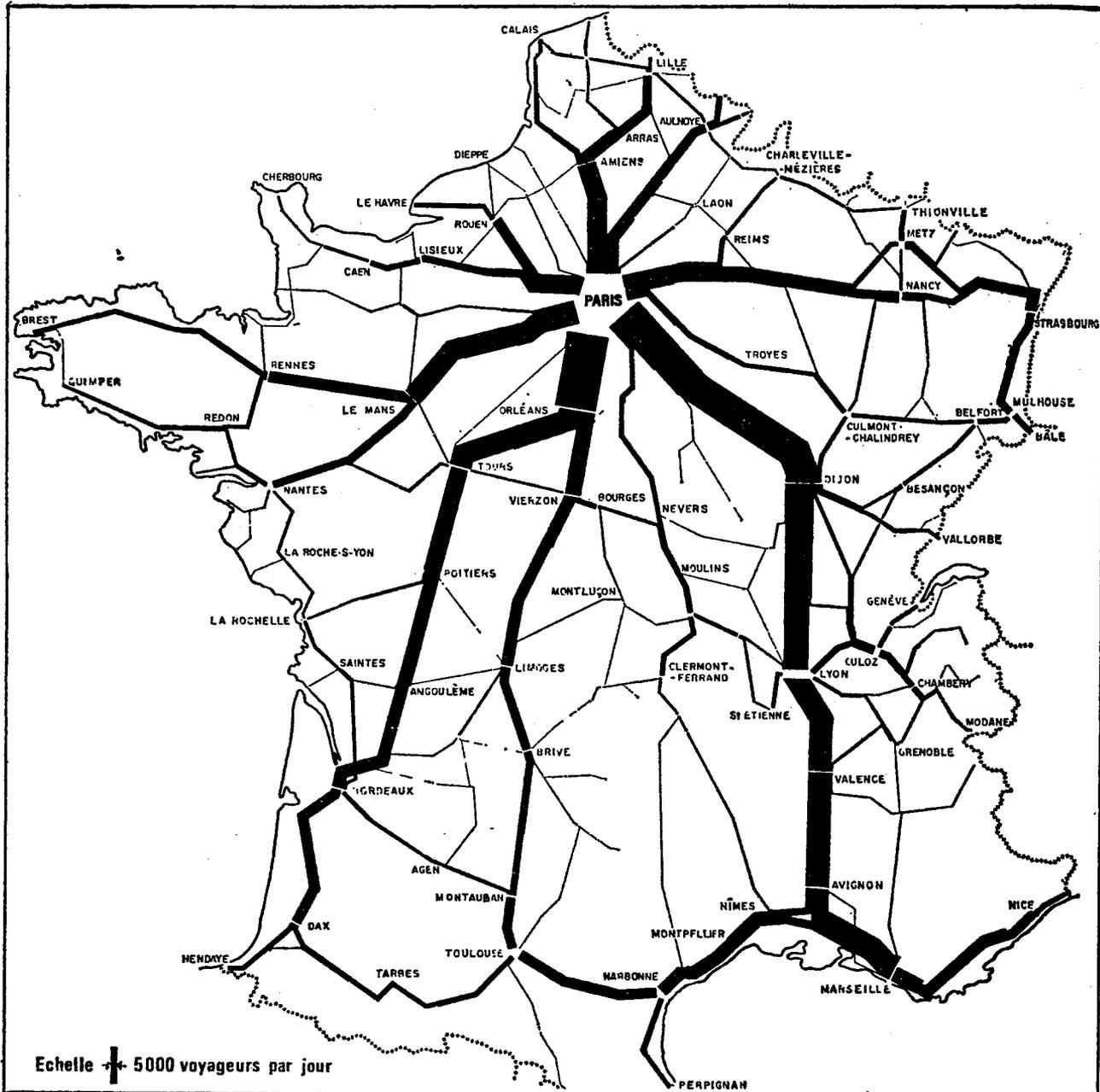
continu 1500 v. 
monophasé 25000 v. 
autres types de courant 

TRACTION DIESEL
(principales lignes) 

TURBOTRAINS 



TRAFIC DE VOYAGEURS



TRAFIC DE MARCHANDISES

