

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 25 novembre 1969.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1970, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XI

Transports.

I. — TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Auguste BILLIEMAZ,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Marc Pauzet, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Fernand Chatelain, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Roger Deblock, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamin, Maxime Javelly, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 822 et annexes, 835 (tomes I à III et annexe 30), 837 (tome XV) et in-8° 150.

Sénat : 55 et 56 (tomes I, II, III et IV, annexe 24) (1969-1970).

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.
Introduction	3
I. — La S. N. C. F. :	
A. — Crédits budgétaires affectés en 1969 et 1970	4
B. — Bilan en 1968 et prévisions pour 1969.....	5
C. — Evolution du trafic	6
D. — Revision de la Convention de 1937	9
E. — Le turbo-train	15
F. — Observations générales	17
II. — La R. A. T. P. :	
A. — Situation financière	18
B. — Trafic réalisé en 1968 et prévisions pour 1969	19
C. — Principaux travaux en cours	19
Amendement présenté par la commission	22

*
* *

ANNEXES

ANNEXE I. — Trafic voyageurs de la S. N. C. F.	23
ANNEXE II. — Trafic marchandises de la S. N. C. F.	24
ANNEXE III. — Vitesse maximale des trains de voyageurs	25
ANNEXE IV. — Temps de parcours entre Paris et les grandes villes	26

Mesdames, Messieurs,

L'examen des chapitres budgétaires concernant la S. N. C. F. va nous donner l'occasion, comme chaque année, d'aborder le problème général de la coordination des transports terrestres. Comme nous allons le voir en effet, en examinant les modifications apportées par le Gouvernement à la Convention de 1937 définissant en fait la place du chemin de fer en France, la réforme de la S. N. C. F. ne peut se concevoir sans que soient déterminées les règles de la concurrence entre le rail, la route et la voie d'eau, notamment dans le domaine des marchandises.

L'étude à laquelle nous nous livrons ensuite sur la R. A. T. P. a naturellement une portée plus limitée. Il conviendrait cependant d'apprécier cette question par rapport à la situation des transports publics urbains des grands centres de province qui ne bénéficient pas d'un statut aussi privilégié.

I. — LA S. N. C. F.

A. — Crédits budgétaires affectés à la S. N. C. F. en 1969 et 1970.

	1969	1970
	(En millions de francs.)	
1° <i>Infrastructure :</i>		
a) Lignes militaires	5	1
b) Entretien et renouvellement des voies et autres installations fixes	1.117	1.122
c) Passages à niveau	23	260
d) Maintien de gares ou de lignes déficitaires...	0	25
2° <i>Participation aux charges de retraite</i>	1.112	2.190
3° <i>Compensation des réductions de tarifs consenties à différentes catégories de voyageurs</i>	801	800
4° <i>Compensation à certaines réductions de tarifs marchandises</i>	37	35
5° <i>Déficit d'exploitation</i>	2.273	820
	5.378	5.253

Comme nous le verrons plus loin, les modifications importantes constatées d'une année à l'autre s'expliquent par l'avenant apporté à la Convention de 1937 déterminant les relations entre l'Etat et la S. N. C. F.

On notera toutefois une légère amélioration de la situation, amorcée, nous l'espérons, d'un redressement plus important et durable.

B. — Bilan de la Société nationale en 1968 et prévisions pour 1969.

	1968 Résultats.	1969 Prévisions (1).
	(En millions de francs.)	
<i>Recettes.</i>		
Recettes de trafic voyageurs et bagages.....	2.994,6	3.360
Recettes de trafic marchandises et transports postaux	6.470,4	7.380
Autres recettes de trafic.....	944,4	991
Contributions de l'Etat.....	2.091	2.224
Suppression d'éléments d'actif.....	98	128
Recettes diverses	819,7	964
Total des recettes.....	13.418,1	15.047
<i>Dépenses.</i>		
Personnel et charges sociales.....	9.283,6	9.674,5
Energie de traction.....	355,7	367,7
Matières et entreprises de travaux.....	1.572,1	1.675,7
Impôts	1.645,4	2.063,1
Charges de renouvellement.....	813,7	815
Charges financières	1.150,1	1.199,1
Autres dépenses	953,2	1.289,9
	15.773,8	17.085
<i>Insuffisance d'exploitation des catégories de transport autres que celles comprises dans la zone du Syndicat des Transports parisiens.....</i>	2.355,6	2.038

(1) Revision conventionnelle de juillet.

L'analyse de ces chiffres montre que la diminution notable de l'insuffisance d'exploitation est due à une augmentation sensible des recettes de trafic, conséquence des hausses de tarifs intervenues l'an dernier.

Nous notons, par ailleurs, que le montant des impôts acquittés par la S. N. C. F. équivaut sensiblement à l'insuffisance d'exploitation, ce qui annule pratiquement la charge supportée à ce titre par l'Etat.

Enfin, le montant élevé des charges financières résulte de l'importance de l'effort de modernisation entrepris, notamment, pour électrifier et diéséliser le réseau.

C. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1967 ET 1968

a) Voyageurs.

	1967		1968	
	Voyageurs (millions).	Voyageurs/km (milliards).	Voyageurs (millions).	Voyageurs/km (milliards).
Banlieue de Paris.....	381	5,97	358	5,68
Grandes lignes	243	32,40	220	30,19
Total	624	38,37	578	35,87

En 1968, l'arrêt à peu près complet du trafic pendant six semaines s'est traduit par une baisse des résultats de l'ordre de 10 %.

Nous tenons à ce propos à préciser que la rubrique « Grandes lignes » englobe en fait les lignes de banlieue des grands centres urbains de province, la part de ces dernières ne pouvant malheureusement être déterminée avec précision. Toutefois, si l'on tient compte du nombre de cartes hebdomadaires utilisées en dehors de la région parisienne, soit 66 millions en 1967, et des personnes utilisant d'autres titres, on peut estimer que pour cet exercice 135 millions de personnes, au maximum, ont en fait emprunté les grandes lignes en effectuant un parcours moyen de l'ordre de 200 kilomètres.

Cette évaluation nous permet, en particulier, d'apprécier la part prise par l'avion dans les transports publics interurbains de voyageurs soit, environ, 1,5 %.

b) Marchandises.

	1967	1968
Tonnes (millions)	228,68	229,05
Tonnes/kilomètre (milliards)	62,91	62,95

Les répercussions des grèves ont été, comme on le voit, moins marquées sur le transport de fret, l'arrêt de trafic ayant été en partie compensé par une reprise importante en fin d'année.

Quant à la répartition du trafic entre wagons S. N. C. F. et wagons de particuliers, les chiffres font apparaître une nette progression du tonnage et du tonnage/kilomètre acheminé par ces derniers, tandis que les résultats obtenus par la S.N.C.F. avec son propre matériel décroissent à nouveau.

Ainsi, les wagons de particuliers, qui ne représentent pas 25 % de la capacité offerte, ont transporté, en 1968, 52 % du tonnage et 40 % du tonnage/kilomètre, chiffres qui font ressortir un taux de productivité du matériel de 2,5 à trois fois plus élevé que celui obtenu par la S. N. C. F. avec ses moyens propres.

Il y a là un problème bien connu du Gouvernement mais sur lequel nous souhaiterions avoir quelques explications. En effet, si l'on met à part le cas des sociétés propriétaires de matériel roulant, comment concevoir que les locataires de wagons puissent retirer un profit important du transport ferroviaire alors que le déséquilibre financier de la S. N. C. F. atteint l'importance que l'on sait ?

2° PREMIERS RÉSULTATS CONNUS POUR 1969

Le trafic réalisé au cours des neuf premiers mois de 1969 s'établit comme suit par rapport à l'an dernier :

	NEUF MOIS 1968	NEUF MOIS 1969
Voyageurs/km (milliards).....	26,4	29,6
Tonnes/km (milliards).....	45,05	48,96

Pour apprécier le taux de progression qui ressort de ces chiffres, il faut observer que la période couverte englobe les deux mois particulièrement perturbés de 1968.

Une meilleure appréciation nous est fournie par les prévisions actuelles de la S. N. C. F. pour 1969 soit 38,5 milliards de voyageurs/kilomètre, et 66,5 milliards de tonnes/kilomètre, chiffre sensiblement identique aux résultats de 1967 dans le premier cas et marquant, dans le second, une progression notable : + 5,5 %.

3° PRÉVISIONS DU PLAN ET RÉALISATIONS

Nous avons souligné à plusieurs reprises *le décalage existant entre les prévisions de trafic établies dans le cadre du Plan et les résultats constatés*. Les indications que nous possédons aujourd'hui font apparaître à nouveau cette surestimation des résultats du rail, contrastant d'ailleurs avec la sous-estimation de la croissance des modes de transport concurrents.

En effet, les chiffres prévus et atteints s'établissent comme suit pour les voyageurs et les marchandises.

a) Voyageurs/kilomètre (en milliards).

	PREVISIONS du Plan.	REALISATIONS	ECART
1966	39,6	38,4	— 1,2
1967	40,8	38,4	— 2,4
1968	42,2	35,9	— 6,3
1969	43,5	38,5	— 5

b) Tonnes/kilomètre (en milliards).

	PREVISIONS du Plan.	REALISATIONS	ECART
1966	66,7	64,1	— 2,6
1967	68,7	62,9	— 5,8
1968	70,7	63	— 7,7
1969	72,8	66,5	— 6,3

Ainsi, alors qu'une progression cumulée d'environ 10 % était prévue pour les voyageurs et les marchandises, celle-ci n'a été que de 0,3 % dans le premier cas et de 3,7 % dans le second. Une erreur d'appréciation du même ordre ayant été commise pour la période couverte par le IV^e Plan, nous serions heureux de connaître les remèdes que le Gouvernement compte apporter à cet état de choses susceptible d'entraîner de graves déséquilibres dans l'appréciation des investissements souhaitables dans le secteur des transports. Tout se passe, en fait, comme si on avait confondu dans ce domaine objectifs et prévisions.

D. — Revision de la Convention de 1937.

Votre commission qui n'a cessé, à l'occasion de l'examen des budgets annuels, de signaler la détérioration de la situation financière de la S. N. C. F., se réjouit que le Gouvernement prenne enfin conscience de la gravité du problème et décide en conséquence de modifier les dispositions statutaires définissant les obligations réciproques de l'Etat et de sa société nationale.

Toutefois, avant d'examiner les principales dispositions de la réforme, nous pensons utile de faire le point et d'indiquer notamment les raisons qui ont entraîné une détérioration continuelle du bilan comptable de nos chemins de fer.

1° EVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA S. N. C. F.

A ce sujet, deux séries de chiffres sont significatives, la première concernant le total des crédits versés par l'Etat à des titres divers, la seconde relative à l'insuffisance d'exploitation proprement dite, c'est-à-dire au déficit.

Pour la période 1960-1968, la situation ainsi définie a évolué comme suit (en millions de francs) :

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Excédent des dépenses	152	198	522	944	1.375	1.974	1.881	1.895	2.355
Charge budgétaire totale	1.752	1.077	2.305	2.870	3.392	4.148	4.393	4.551	5.602

Si l'on observe par ailleurs qu'au cours de la même période le total des dépenses est passé de 8,343 millions de francs à 15,773, on voit que l'insuffisance d'exploitation représentait, pour le dernier exercice connu, 15 % des dépenses au lieu de 2 % il y a 9 ans.

Avant de pousser plus loin cette analyse, notons que dans la quasi-totalité des pays, européens du moins, le déficit d'exploitation des chemins de fer est également important. Il a atteint par exemple en 1967 : 1.505 millions de Deutsch Mark en Allemagne fédérale, 82,3 millions de livres en Grande-Bretagne et 207 milliards de lires en Italie.

2° PRINCIPALES CAUSES DE CETTE DÉGRADATION FINANCIÈRE

La principale explication sur laquelle, à notre avis, on n'insiste pas suffisamment, tient au fait que la S. N. C. F., entreprise de service, supporte des charges de personnel particulièrement lourdes, représentant plus de 58 % de ses dépenses totales, et ce, en raison non seulement de l'importance de l'effectif de ses salariés — 311.500 en 1968 — mais aussi du nombre des pensions directes et de réversion servies, soit 428.300 pour la même année. Dès lors, le seul décalage entre l'augmentation de ces charges, environ 50 % depuis 1962 et l'accroissement des recettes de trafic, de l'ordre de 35 %, explique, pour une part importante, la situation actuelle.

Il nous reste, bien entendu, à expliquer maintenant pourquoi l'accroissement de ces recettes n'a pas été plus rapide, ce qui va nous conduire à dire un mot de *l'évolution du trafic et du niveau des tarifs*.

En ce qui concerne le premier point, il est devenu habituel d'affirmer que la stagnation du trafic ferroviaire est due à la concurrence de la route et notamment du camion. Or, comme nous allons le montrer, cette affirmation n'est que partiellement exacte.

S'agissant tout d'abord des voyageurs, le développement de la circulation automobile privée a incontestablement freiné de façon très sensible la progression du trafic et on peut aujourd'hui estimer que la part de la route représente dans ce domaine plus de 85 % du total. C'est là d'ailleurs un phénomène général dans

tous les pays économiquement développés et nous ne pensons pas qu'aucun gouvernement ait l'intention de s'opposer à cette tendance.

Au sujet des marchandises, la situation est moins nette, mais nous allons cependant essayer de dégager quelques causes du déclin ferroviaire parmi les plus importants.

En premier lieu, le rail souffre, depuis la Libération, d'une transformation de la nature des produits transportés. C'est ainsi que la régression progressive du rôle du charbon lui enlève un fret qui a joué longtemps un rôle important dans son activité.

En second lieu, l'implantation de zones industrielles dans les sites portuaires réduit bien évidemment les transports intérieurs de pondéreux.

De plus s'il y a concurrence, elle n'est pas seulement le fait de la route mais aussi de la navigation intérieure, spécialisée dans les pondéreux en vrac, et des oléoducs dont le prix de revient est très inférieur à celui du rail.

Enfin, s'agissant de la route, les raisons qui conduisent les usagers à lui donner la préférence n'ont que peu de rapport avec le niveau des tarifs du transport proprement dit, le coût d'acheminement « porte à porte » incluant, outre cette donnée, de nombreuses autres telles que les frais de manutentions terminales et d'emballage, les délais de livraison, les frais de stockage, les assurances, etc. Ces éléments de plus en plus déterminants de la formation du prix global sont, en effet, nettement moins chers pour la clientèle s'adressant aux « routiers » dans la mesure où l'entreprise n'est pas embranchée sur le rail.

A ce sujet, il convient, de plus, d'établir une distinction entre les *transporteurs publics*, et les *transporteurs privés pour compte propre*, ces derniers travaillant d'ailleurs dans des conditions assez peu économiques et mettant en œuvre *un parc de camions sept fois plus important* que les premiers.

Quant au *niveau des tarifs*, il n'est pas contestable, comme l'a d'ailleurs très clairement montré M. Fortuit, rapporteur de la Commission de la Production et des Echanges à l'Assemblée Nationale, que l'évolution de ceux-ci n'a pas suivi, dans le domaine des

marchandises, l'augmentation du coût des produits. Aussi le décalage du produit de la tonne kilométrique apparaît-il important par rapport non seulement aux indices industriels, mais encore aux prix pratiqués chez nos principaux voisins européens.

Cette observation faite, il reste cependant à déterminer dans quelle mesure les conditions actuelles de concurrence permettraient d'effectuer une révision tarifaire en hausse notable sans entraîner une évation importante du trafic vers la route et la voie d'eau. L'exemple de nos voisins belges et allemands est là pour montrer que l'activité ferroviaire a sérieusement pâti au cours de la dernière décennie des relèvements sensibles de tarifs mis en œuvre sans que la situation financière de l'exploitation ferroviaire s'en soit trouvée améliorée.

3° LES GRANDES LIGNES DE LA RÉFORME PROPOSÉE

Les principales mesures envisagées par le Gouvernement concernent la modification de la Convention de 1937. Elles vont toutes dans le sens d'un desserrement des contraintes imposées à la S. N. C. F. dans le domaine tarifaire et d'une meilleure appréciation des charges qu'elle supporte, l'idée de base étant d'égaliser les conditions de concurrence entre les différents modes de transport et de concentrer l'activité du chemin de fer sur les liaisons les plus rentables.

Pour parvenir à un tel objectif, le Gouvernement s'est donné cinq ans, période au cours de laquelle, sauf tension économique anormale, *le contingentement du transport public routier sera maintenu au niveau actuel*. Au cours de cette période, l'objectif à atteindre est de rétablir l'équilibre financier de la Société nationale, c'est-à-dire de faire disparaître le déficit d'exploitation qui était, rappelons-le, en 1969, de 2.273 millions de francs.

Pour aider la S. N. C. F. à parvenir à ce résultat, trois modifications importantes seront apportées, dont plusieurs ont une répercussion immédiate sur le budget en cours.

La première concerne les retraites du personnel pour lesquelles la S. N. C. F. ne percevait jusqu'à ce jour que le montant des charges afférentes aux agents non remplacés depuis le 1^{er} janvier 1949. Dorénavant, la Société nationale bénéficiera de la péréquation nationale due à la Sécurité sociale vieillesse, tout en conservant à

sa charge l'incidence des avantages exceptionnels dont bénéficient les cheminots. Cette mesure a une répercussion très importante puisque la contribution prévue à ce titre passe de 1.112 millions de francs, en 1969, à 2.190 millions de francs en 1970.

Deuxième disposition : l'Etat paiera la moitié des dépenses relatives à tous les passages à niveau et non pas seulement à ceux intéressant les routes nationales. Le crédit versé à ce titre sera donc de 260 millions au lieu de 23 précédemment.

La troisième mesure modifie les règles de prise en compte par l'Etat d'une partie des dépenses d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure. Désormais, cette contribution sera établie en fonction de l'usure des infrastructures provoquée par le trafic de marchandises. Sur cette base, la contribution de l'Etat ressort à 1.122 millions de francs en 1970 contre 1.117 en 1969.

Quant aux soins de santé, une solution analogue à celle adoptée pour les retraités est actuellement à l'étude.

Le résultat immédiat de la modification du montant des contributions inscrit au budget de 1970 est de ramener pour 1970, la subvention couvrant le déficit d'exploitation de 2.273 à 820 millions de francs. Encore nous a-t-on précisé que sur ces 820 millions de francs, une somme de 54 millions de francs destinée à combler le déficit des lignes de banlieue devait être comptabilisée à part et considérée comme une charge incompressible.

L'objectif du Gouvernement est donc en définitive de résorber progressivement de 1970 à 1974 un crédit de 776 millions de francs sur une dotation budgétaire totale (conventionnelle et contractuelle) qui atteindra, en 1970, 5.273 millions de francs.

En dehors de ces dispositions intéressant les contributions de l'Etat, le Gouvernement définit une politique générale du transport ferroviaire comprenant des actions visant à améliorer la productivité et le caractère commercial de l'entreprise.

Dans cette rubrique entre le problème difficile *des fermetures de lignes* et du remplacement de celles-ci par un service routier. Dans ce cas, le Gouvernement a donné l'assurance que les réductions consenties sur le rail à certaines catégories d'usagers seront maintenues. Sans pouvoir avancer à ce sujet de chiffres, nous rappelons que 10.000 km de liaisons omnibus pourraient être ainsi progressivement supprimés.

Mais la mesure sans doute la plus importante concerne les tarifs. En effet, la S. N. C. F. ne sera tenue au respect des tarifs homologués pour les marchandises que dans les secteurs où les transporteurs concurrents sont soumis à une tarification obligatoire. On s'achemine donc, dans des limites à définir, vers une déperéquation tarifaire destinée à favoriser le rail pour ses lignes les mieux équipées.

Selon le plan établi par le Gouvernement, l'ensemble de ces réformes devrait permettre à la S. N. C. F. de réduire progressivement son déficit jusqu'à le rendre nul en 1974. Il s'agit bien entendu du déficit d'exploitation dont le montant ne doit pas dépasser 820 millions de francs en 1970.

Pour faciliter ce rétablissement financier, il a été prévu en outre la réduction progressive du nombre des cheminots, de 314.000 à 270.000 d'ici à 4 ou 5 ans.

*
* *

Votre commission, qui a examiné avec soin les mesures arrêtées par le Gouvernement et déjà partiellement mises en pratique, se félicite notamment de la tentative qui est faite pour donner à la S. N. C. F. les armes et les possibilités d'une société commerciale. Elle retrouve d'ailleurs dans l'ensemble de cette réforme les grandes lignes de la proposition qu'elle avait faite il y a plusieurs années de définir un double secteur ferroviaire, l'un strictement commercial, l'autre soumis aux servitudes du service public.

Ceci étant posé, elle se permet de faire à cette réforme deux séries de critiques, les unes relatives à son incidence économique, les autres concernant ses répercussions financières.

Au point de vue économique, il nous paraît assez illusoire d'espérer, comme semble le faire le Gouvernement, que le fait de bloquer au moins provisoirement le développement du seul transport routier public provoquera un report de son trafic sur le rail. Nous craignons plutôt que le premier résultat d'une telle politique soit surtout de freiner le développement économique des régions mal desservies et de donner un nouvel essor au transport privé en contribuant ainsi à rendre la circulation routière plus difficile. De plus, lorsqu'on sait que dès aujourd'hui les trans-

porteurs publics travaillent à près de 100 % de leur capacité, on peut se demander ce que deviendra en l'occurrence la notion de libre choix de l'usager, considérée comme un des fondements mêmes du système.

Quant à l'incidence comptable de l'opération, nous n'ignorons pas combien il est délicat et arbitraire de déterminer, dans le montant total des crédits budgétaires affectés à la S. N. C. F., ce qui peut être considéré comme versement conventionnel, remboursement de services et, simplement déficit ; mais, nous plaçant du point de vue du contribuable, nous constatons que la portée financière de la réforme mise en œuvre sera faible. On nous promet en effet de résorber en 5 ans un déficit de 766 millions de francs, représentant actuellement moins de 15 % de la dotation globale alors qu'il est probable que le reste des contributions continuera à s'accroître. Le bilan du chemin de fer y gagnera peut-être en clarté mais la charge budgétaire correspondante risque, dans la meilleure hypothèse, de se maintenir au niveau actuel.

E. — Le turbo-train et la politique de vitesse.

Après avoir poussé au maximum les possibilités offertes par les machines électriques, la S. N. C. F. a imaginé d'utiliser la turbine de conception aéronautique pour la propulsion ferroviaire. Il ne s'agit évidemment pas d'un turbo-réacteur qui serait trop bruyant, mais d'un turbo-moteur entraînant les roues soit directement, soit par l'intermédiaire d'une transmission appropriée hydraulique ou électrique.

Un premier engin expérimental, appelé Turbo-train, a été ainsi réalisé en adaptant sur un autorail classique une turbine d'hélicoptère de série, le Turmo III C construit par la firme française Turboméca.

Les excellents résultats obtenus avec cet engin qui, depuis 1967, a parcouru sans incident plus de 180.000 km à des vitesses souvent supérieures à 220 km/h et pouvant même atteindre 240 km/h, ont entraîné la décision de construire une première série de 10 rames turbo-trains, appelés E. T. G. (élément à turbine à gaz).

Ces 10 E. T. G. seront mis en service en 1970 sur la ligne Paris—Caen—Cherbourg, le trajet Paris—Caen pouvant être cou-

vert en 1 h 49 à 132 km/h de vitesse moyenne, et le trajet Paris—Cherbourg en 3 h 02. Il sera ainsi possible d'assurer neuf dessertes aller et retour Paris—Caen chaque jour.

La mise en œuvre d'autres E. T. G. est ensuite envisagée, notamment sur les relations comme Lyon—Strasbourg, Lyon—Nantes et Lyon—Bordeaux.

Par ailleurs, la S. N. C. F. a commandé deux rames prototypes expérimentales à turbine à gaz de 3.500 kW pouvant atteindre 300 km/h. Ce matériel pourrait être mis en service sur Paris—Lyon ou Paris—Lille d'ici 5 ou 6 ans, à condition que soient créées les infrastructures nouvelles adéquates, les voies existantes ne permettant pas de faire circuler des convois à plus de 200 km/h.

C'est dans cette optique que la S. N. C. F. envisage la construction d'une ligne Paris—Lyon empruntant un parcours sensiblement différent de l'itinéraire actuel et présentant des rayons de courbures nettement plus importants. Grâce à ces caractéristiques et au raccourcissement de la distance, il serait possible de relier ces deux villes en 2 heures au lieu de 3 h 47.

*

* *

A propos de cette politique de vitesse, votre commission ne met pas en doute l'intérêt qu'elle présente pour l'usager. Elle note à ce sujet que des gains de temps importants ont été réalisés depuis dix ans sur les principales liaisons radiales (1 h 37 sur Nice, 2 h 18 sur Toulouse, 1 h 13 sur Strasbourg, 1 h 03 sur Rennes, etc.), mais elle estime qu'une telle recherche doit être conduite en tenant compte des moyens concurrentiels existants et, en particulier, de l'avion. Il lui semble en effet, qu'au moins pour les distances supérieures à 400 km, le transport aérien offre des possibilités supérieures au chemin de fer et qu'il est économiquement préférable et moins coûteux pour la Nation, d'améliorer les relations entre centres urbains et aéroports, alors que la mise en œuvre des moyens ou courts courriers à grande capacité va permettre de diminuer sensiblement les tarifs.

Tirer le meilleur parti des infrastructures existantes est certainement justifié mais il ne peut, à notre avis, être sérieusement question, surtout dans l'état actuel de nos finances, de créer des installations ferroviaires nouvelles dont le seul résultat serait de

compromettre le développement de l'ensemble du réseau aérien intérieur en déséquilibrant l'exploitation de ses lignes les plus rentables.

Enfin, nous rappelons qu'à notre sentiment, la S. N. C. F. doit plutôt concentrer ses efforts sur le transport de marchandises dont le trafic susceptible de développement lui apporte les deux tiers de ses recettes.

F. — Observations générales.

En conclusion de ce chapitre, votre commission estime devoir donner son sentiment sur l'avenir du chemin de fer français et ses chances de surmonter ses difficultés.

Tout d'abord, il ne lui apparaît *pas réaliste d'escompter une progression du trafic ferroviaire de voyageurs*, sauf sans doute dans la banlieue des grands centres urbains. L'expérience des pays étrangers montre, en effet, que partout où les usagers sont libres de leur choix, ils donnent la préférence aux transporteurs individuels. En France, le mouvement de transfert déjà accentué est freiné par l'inadaptation du réseau routier mais il est probable qu'il s'accroîtra avec la progression du parc automobile, l'ouverture de nouvelles autoroutes et l'amélioration de la voirie nationale. De plus, la concurrence de l'avion encore faible dans l'ensemble, mais déjà sensible sur quelques axes importants, ira grandissant surtout lorsque la mise en œuvre d'appareils de grande capacité, entraînera un abaissement sensible des tarifs. Sans doute, une politique d'investissement hardie permettrait-elle à la S. N. C. F. de faire face dans ce domaine mais nous ne pensons pas que l'état actuel de ses finances l'autorise à se lancer dans une voie aussi aventureuse que coûteuse.

En revanche, *les perspectives paraissent beaucoup plus ouvertes sur le plan du fret* où une meilleure adaptation des tarifs, une accélération de la rotation du matériel, une recherche poussée visant à l'amélioration des techniques de transbordement et une politique commerciale « agressive » pourraient ramener au chemin de fer une part importante du tonnage de marchandises perdu depuis 20 ans. Mais ceci suppose de la part de la S. N. C. F. une révision importante de ses structures et de son activité ainsi qu'une modification de son recrutement permettant, notamment, à des personnels de formation purement commerciale d'accéder aux postes de responsabilité.

II. — LA R. A. T. P.

Comme nous l'avions indiqué l'an dernier, la situation de la R. A. T. P. se distingue essentiellement de celle de la S. N. C. F. par le fait qu'elle dispose, dans sa zone d'action, d'un quasi monopole, au moins sur le plan du transport collectif. D'autre part, son caractère *de service public* est nettement plus accentué car elle constitue vraiment un instrument indispensable au « fonctionnement » de l'agglomération parisienne.

Enfin, la R. A. T. P. est vouée exclusivement au transport des voyageurs, activité, nous l'avons vu, particulièrement onéreuse, en raison du coût du matériel mis en œuvre et, dans le cas particulier de la Régie, des pointes de trafic à absorber.

Ces observations n'ont pas pour objet de justifier l'importance du déficit constaté mais d'expliquer cependant l'impossibilité, pour une entreprise ayant à faire face à de telles obligations, d'équilibrer son compte d'exploitation, sans parler naturellement de la part des dépenses d'équipement qu'elle doit assumer pour faire face à des travaux de modernisation d'une ampleur exceptionnelle.

A. — Situation financière de la Régie.

Les contributions respectives de l'Etat et des collectivités locales s'établissent comme suit (en millions de francs) :

	1968	1969 (prévisions).	1970 (1) (prévisions).
Etat	546,3	702,4	663
Collectivités	231,5	297,6	280
Total	777,8	1.000	943

(1) Dans l'hypothèse d'un module tarifaire porté de 0,60 à 0,70 4 à partir du 1^{er} janvier 1970.

Dans le cas peu probable où le module serait porté de 0,60 F à 0,80 F, le déficit global atteindrait encore 762 millions de francs. Ceci souligne l'inadaptation des tarifs qui devraient, en fait, être portés à 1,06 F.

B. — Trafic réalisé en 1968 et résultats escomptés pour 1969.

	1967	1968	1969 (prévisions).
Réseau métropolitain.....	1.172	1.088	1.180
Ligne de Sceaux.....	54	50	57
Autobus	661	546	590
	1.887	1.684	1.827

En rapprochant les chiffres prévus pour 1969 de ceux de 1967, plus significatifs que ceux de l'an dernier, on constate une nouvelle et importante réduction du trafic assuré par les autobus en raison principalement des difficultés de circulation. De ce fait la vitesse commerciale est tombée en effet à 10 kilomètre/heure à Paris et à 14, en banlieue.

Nous nous associons à ce sujet aux observations et suggestions présentées à l'Assemblée Nationale par M. Fortuit tendant à aménager les horaires des entreprises pour obtenir un certain « écrasement » des pointes horaires de trafic.

C. — Principaux travaux en cours.

1° LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL

L'événement le plus marquant de l'histoire de la R. A. T. P. depuis la Libération sera la mise en service prochaine de la branche Est Nation—Boissy-Saint-Léger du Réseau express régional et, sur la branche Ouest, de la section Défense—Etoile.

Par la suite, il est prévu d'ouvrir à la circulation la liaison Etoile—Auber en 1972, l'ensemble de la branche Ouest devant être terminé dans le courant de 1973.

Compte tenu des difficultés qui ne manqueront pas de résulter, pendant 3 ou 4 ans, de la césure entre les parties Ouest et Est de l'ensemble du réseau express, on nous permettra de regretter que la réalisation de ce tronçon ait été reportée à plus tard.

2° PROLONGEMENT DE LIGNES DU MÉTROPOLITAIN

Parallèlement à cet important ouvrage, la Régie a poursuivi les travaux ayant pour objet d'étendre son réseau au-delà des portes de Paris.

C'est ainsi que sont en cours de réalisation deux opérations principales reportant les terminus de lignes de la Porte de Bagnolet à Gambetta et de Charenton-Ecoles au carrefour de l'Echat.

De plus, la réalisation de la liaison Miromesnil—Saint-Lazare est en cours en vue de la jonction ultérieure entre les lignes 13 et 14.

En dehors de ces opérations, de nombreuses autres sont entreprises visant à moderniser de nombreuses stations.

3° TRAVAUX INTÉRESSANT LE RÉSEAU DE SURFACE

La principale action concernant le parc routier concerne une importante commande de véhicules tendant à doter la Régie de 600 autobus standard et de 460 autres de gabarit réduit.

A ce sujet, votre Commission attire à nouveau l'attention du Gouvernement sur l'insuffisance de la desserte de la banlieue parisienne qui a pour première conséquence d'obliger un grand nombre d'usagers à recourir aux moyens individuels de transport.

*

* *

En dépit des hausses tarifaires récemment intervenues, l'excédent des dépenses de la R. A. T. P. atteindra, cette année, sans doute 1 milliard de francs, soit 80 % des recettes et un déséquilibre financier aussi important apparaîtra difficilement acceptable.

Plus encore *que pour* la S. N. C. F., une telle situation s'explique concurremment par la stagnation du trafic (en recul de 5 % depuis 1963) et le maintien des tarifs à un niveau très inférieur au module

d'équilibre. Compte tenu du coefficient d'occupation du matériel ferroviaire, on ne peut guère escompter des recettes supplémentaires de trafic sur le métropolitain tandis qu'en revanche, la capacité des autobus serait certainement mieux utilisée si l'état actuel de la circulation ne décourageait pas leur clientèle.

Mais quelles que soient les solutions adoptées pour dégager les artères, la situation financière de la Régie ne pourra être notablement améliorée que par un nouveau relèvement des tarifs et on nous permettra de rappeler, à ce sujet, que les transports collectifs des grands centres de province sont dans l'obligation d'équilibrer leur compte d'exploitation et ne bénéficient pour ce faire d'aucune aide de l'Etat. Certes, il est normal que l'ensemble des contribuables français prennent en charge une fraction des dépenses d'un service vital de leur capitale, mais il nous semble que les collectivités publiques de la région parisienne pourraient contribuer pour une part plus importante à la couverture du déficit d'un mode de transport qui les concerne directement.

C'est pourquoi votre commission a adopté **un amendement** ayant pour objet de répartir également la charge financière correspondante entre l'Etat et ces collectivités.

*
* *

Sous réserve de ces observations et de l'amendement qu'elle vous propose, votre commission donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1970, adoptées par l'Assemblée Nationale et concernant **LES TRANSPORTS TERRESTRES**.

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

Art. 25.

Etat B.

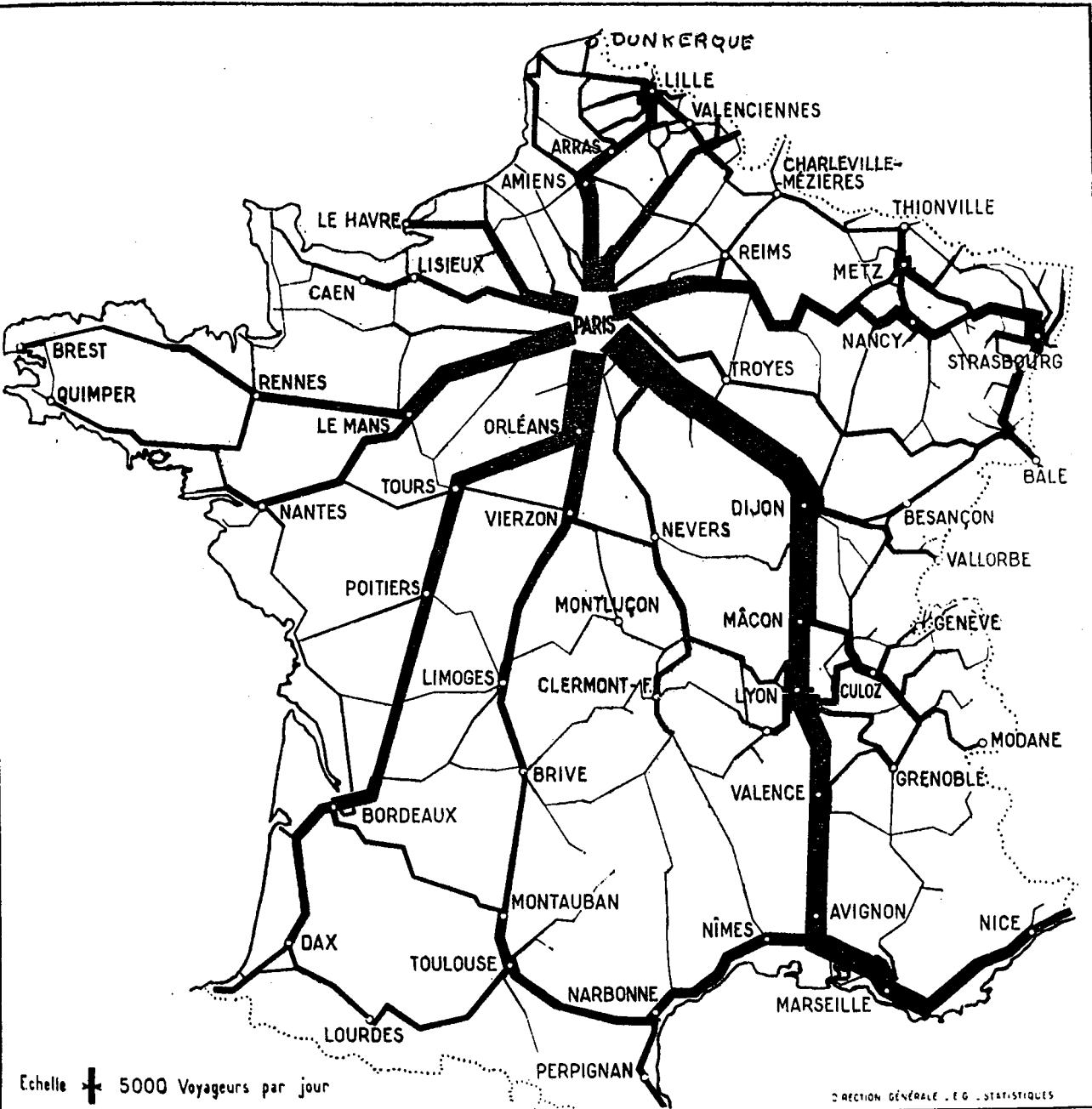
Titre IV.

Transports : I. — Services communs et transports terrestres.

Amendement : Réduire le crédit inscrit à ce titre de 191.700.000 F.

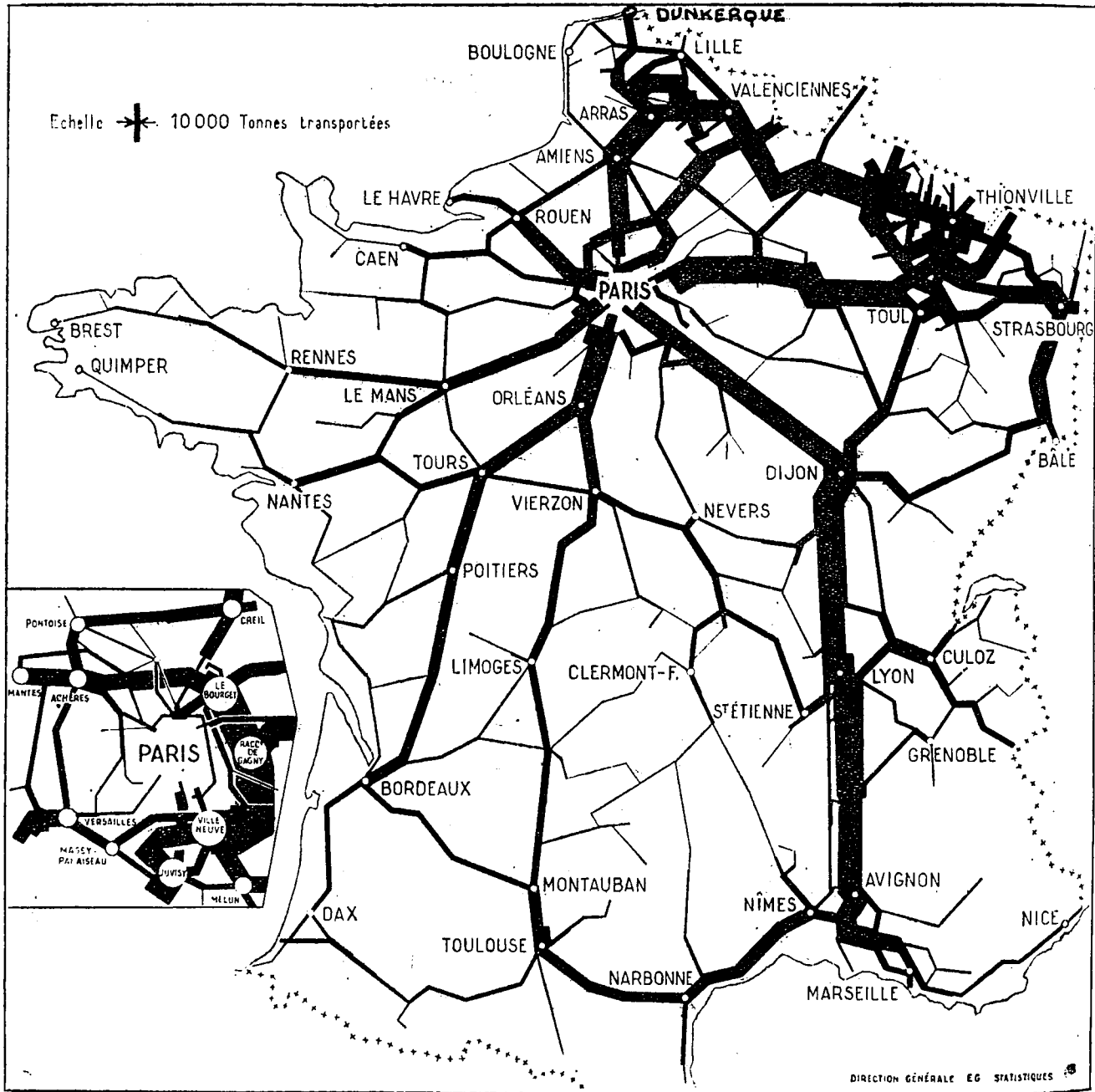
ANNEXE I

Trafic voyageurs de la S. N. C. F. (année 1967).



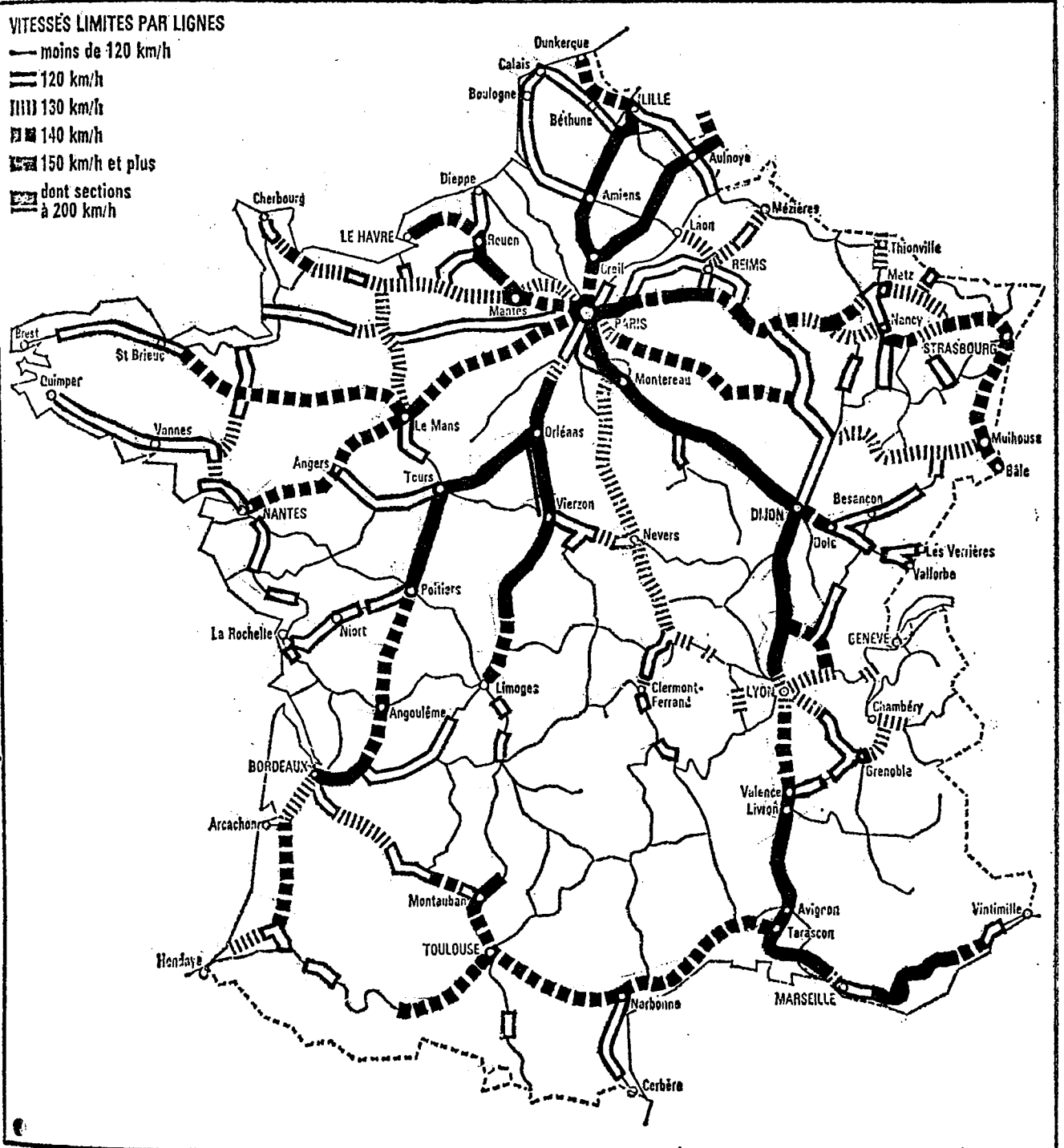
ANNEXE II

Trafic marchandises de la S.N.C.F. (année 1967).



ANNEXE III

Vitesse maximale des trains de voyageurs sur les principales lignes.



ANNEXE IV

Temps de parcours des meilleurs trains entre Paris et les principales métropoles (1958-1968).

