

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1972.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1973, 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* ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, *vice-présidents* ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Edouard Grangier, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vade pied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2582 et annexes, 2585 (tomes I à III et annexe 34), 2590 (tome XVII) et in-8° 685.

Sénat : 65 et 66 (tomes I, II et III, annexe 29) (1972-1973).

Lois de finances. — *Transports (Ministère des) - 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 au titre du Ministère des Transports..	6
B. — Recettes et dépenses pour l'exercice 1971.....	7
C. — Evolution du trafic.....	9
D. — Equipement du réseau ferroviaire.....	11
E. — Le tunnel sous la Manche.....	11
II. — La R. A. T. P.	
A. — Déplacements dans l'agglomération parisienne.....	15
B. — Evolution du trafic.....	16
C. — Situation financière.....	17
D. — Principales opérations d'équipement en cours ou prévues.....	19
Conclusions	21
Examen en commission	22

Mesdames, Messieurs,

Ainsi que nous l'a récemment indiqué M. Robert Galley, Ministre des Transports, le fait le plus marquant dans le domaine des transports terrestres est *le dépassement de la S. N. C. F. par la route pour le trafic de marchandises en tonnes/kilomètre.*

Il convient de préciser à ce propos que si le volume de fret traité par les camions était depuis longtemps très supérieur à celui acheminé par le rail, il n'en était pas de même pour le tonnage kilométrique, véritable mesure du trafic, pour lequel le chemin de fer, en raison de la longueur des trajets réalisés, avait acquis et conservé la première place depuis plus d'un siècle.

Dans un récent rapport d'information, notre collègue M. Pinton Auguste a analysé les causes de cette situation et les raisons qui amènent un grand nombre d'industriels ou de commerçants à donner la préférence aux transporteurs routiers. Mais il nous appartient aujourd'hui de nous demander si cette évolution est destinée à s'accélérer et surtout si elle est souhaitable.

Pour répondre à la première interrogation, il faut tout d'abord convenir qu'un certain nombre de motifs de la dégradation du rail sont difficiles à écarter. Il en est ainsi par exemple de la réduction du trafic du charbon de plus en plus concurrencé par le pétrole dont la part la plus importante est acheminée par oléoduc en attendant que, demain, l'utilisation de l'uranium enrichi limite le ravitaillement annuel d'une centrale à la charge d'un wagon. De même, le développement de la sidérurgie « marine » réduit à peu près à néant le ravitaillement en coke métallurgique et minerais par voie terrestre.

Pour simplement maintenir son activité au niveau actuel, la S. N. C. F. doit donc trouver un trafic de remplacement.

Mais l'analyse même des motivations de la clientèle montre que le chemin de fer peut rester hautement compétitif à condition de remédier autant que possible aux **trois principaux handicaps** qui limitent aujourd'hui sa progression, à savoir : **les ruptures de charge, la lenteur des acheminements et, malgré les efforts récemment entrepris, une certaine rigidité commerciale.**

Au sujet des ruptures de charge, nous ne prétendons pas ici énumérer tous les procédés techniques utilisés ou envisagés mais il est bien certain que faute d'un éclatement convenable du fret en bout de ligne, la S. N. C. F. verrait sa clientèle se réduire aux usagers disposant d'un embranchement particulier.

Un certain nombre d'entre vous serez sans doute surpris que votre commission mette également l'accent sur la nécessité pour la S. N. C. F. de réduire les délais d'expédition. Vous apprenez en effet chaque jour que la vitesse des trains de marchandises ne cesse de s'accroître et peut dépasser déjà dans certains cas 120 kilomètres-heure. Mais si, effectivement, le fret parvient rapidement de la gare de Paris à celle de Marseille, la durée des opérations de groupage, de constitution des convois, de chargement, de déchargement et autres est telle que l'acheminement par camion de l'expéditeur au destinataire reste, dans la plupart des cas, plus rapide et parfois de beaucoup. Par ailleurs, les immobilisations de matériel roulant en gare, au départ et à l'arrivée, se traduisent par une rotation encore trop lente des wagons et par un coefficient de remplissage moyen (tonnage transporté rapporté à la capacité offerte) quatre fois et demie inférieur à celui réalisé par les transporteurs publics routiers.

Sur le plan commercial, des efforts notables ont été entrepris et la prospection de la clientèle potentielle a été rendue plus efficace par une décentralisation des services. La liberté tarifaire accordée à la S. N. C. F. permet également à la concurrence de jouer à plein. On peut regretter cependant que la Société Nationale reste encore **plus soucieuse, du moins apparemment, de prouesses techniques bénéficiant surtout au secteur des voyageurs, que de succès dans le domaine plus obscur mais plus productif du fret.** Ces réserves faites, il faut reconnaître qu'en donnant ainsi la priorité aux passagers, la S. N. C. F. défend avec succès son image de marque auprès d'une opinion publique essentiellement préoccupée de la rapidité, la fréquence et du confort des trains de voyageurs et peu sensibilisée aux notions de commerce et de productivité.

Quant à dire s'il est souhaitable de voir ainsi le trafic routier se développer aux dépens du rail, il est bien évident que la réponse à cette question ne peut être aujourd'hui que négative, la capacité d'utilisation du rail restant, sauf exception, largement excédentaire tandis que les principaux axes routiers, déjà encombrés par

les véhicules particuliers, peuvent difficilement faire face à l'afflux croissant des camions. Il est certes délicat de faire un choix entre les besoins des agents économiques, pour lesquels les coûts de transport sont un élément des prix de vente et parfois une condition de survie (en particulier en province), et le désir légitime des Français de trouver des routes dégagées, mais c'est précisément l'amélioration du service rendu par le rail qui peut seule fournir le moyen de sortir de ce dilemme.

Bien entendu, et là encore nous nous référons au rapport de M. Pinton, la route et le rail ont chacun leur vocation propre, qu'il s'agisse des distances ou de la nature des marchandises, mais il est bien certain qu'une meilleure coordination de leurs moyens, passant par une loyale collaboration commerciale, doit être recherchée et encouragée. Or, il ne nous apparaît pas que la politique du Gouvernement cherche aujourd'hui autre chose qu'à garantir la S. N. C. F. contre tous aléas financiers et à **spéculer avec une constante obstination sur des taux d'accroissement** du trafic ferroviaire **toujours démentis par les faits** (1) tout en renonçant progressivement à continger le transport routier. Ce n'est pas tout à fait la formule : « Que le meilleur gagne », mais nous n'en sommes pas éloignés ».

L'avenir dira si cet affrontement de deux combattants disposant théoriquement d'armes égales sera profitable à notre économie mais on nous permettra d'être sceptiques et ce n'est pas l'exemple de la Grande-Bretagne où la libre confrontation de la route et du rail s'est traduite par un effondrement de ce dernier (2) qui pourra nous convaincre du bien-fondé de cette politique.

(1) Le trafic de marchandises prévisible pour 1975 sera sans doute voisin de celui escompté pour 1965.

(2) Le trafic ferroviaire de marchandises est tombé, en Grande-Bretagne, de 36,2 milliards de tonnes/kilomètre en 1950 à 22 milliards de tonnes/kilomètre en 1971.

I. — La S. N. C. F.

A. — Crédits budgétaires affectés au titre du Ministère des Transports (en millions de francs).

	EXERCICE	
	1972	1973
1° Déficit d'exploitation.....	383	186
2° Charges d'intérêt général :		
a) Participation aux dépenses d'infrastructure...	1.280	1.355
b) Passages à niveau.....	290	340
c) Charges supplémentaires de retraite.....	2.466	2.748
d) Intérêts et remboursement des emprunts émis pour couvrir le déficit.....	6	6
3° Remboursement de services :		
a) Lignes de banlieue.....	(1) 20	»
b) Services omnibus déficitaires.....	240	600
c) Lignes militaires.....	3	3
d) Réductions de tarifs à certaines catégories d'usagers	404	510
Total	5.092	5.748

(1) A ce titre, s'ajoute à la dotation budgétaire la participation des employeurs pour les lignes de banlieue qui est évaluée à 285 millions de francs pour 1972 et sera, sans doute, supérieure à 350 millions de francs pour 1973.

Au total, la dotation prévue pour 1973 l'emporte donc de 656 millions de francs sur celle de 1972 bien que la subvention d'équilibre proprement dite ait été réduite de moitié.

Il n'est pas dans notre intention de contester la valeur des calculs qui ont conduit à un relèvement aussi important des crédits affectés à la S. N. C. F. mais on nous permettra de nous éton-

ner qu'en dépit d'une certaine stagnation du trafic et d'un alourdissement sensible des charges sociales (qui représentent près de 56 % des dépenses), la subvention d'exploitation, censée combler le déficit, puisse continuer à décroître au rythme prévu par le contrat de programme du 25 juillet 1969 liant l'Etat à la S. N. C. F. Devons-nous comprendre que, *quelle que soit l'évolution du trafic et des tarifs, notre Société nationale devra acquérir son autonomie financière en 1974 et le Gouvernement pourrait-il nous dire quelles dispositions il entend prendre si le compte d'exploitation de nos chemins de fer se révèle encore négatif à cette époque.*

B. — Recettes et dépenses pour l'exercice 1971.

1° RECETTES

	(En millions de francs.)
a) Voyageurs et bagages :	
1. Produit du trafic.....	4.093
2. Indemnité compensatrice pour la desserte de la banlieue parisienne.....	140
3. Compensation pour réduction de tarif (familles, militaires, etc.).....	1.004
Total	<u>5.237</u>
b) Marchandises :	
1. Produit du trafic :	
— trains et wagons complets.....	7.027
— détail et petits colis.....	912
2. Compensation des correctifs régionaux.....	107
Total	<u>8.046</u>
c) Poste	<u>147</u>
d) Contribution aux dépenses d'infrastructure.....	<u>305</u>
e) Recettes diverses.....	<u>1.299</u>
f) Subvention d'exploitation.....	<u>668</u>
Total général.....	<u><u>15.702</u></u>

2° DÉPENSES

a) Personnel et charges sociales.....	10.981
b) Impôts sur recettes.....	1.963
c) Energie	399
d) Entretien et réparations.....	2.681
e) Fonctionnement des gares et services.....	905
f) Dépenses diverses.....	1.008
g) Dotation d'amortissement.....	633
h) Charges financières.....	1.044
	<hr/>
Sous-total	19.614

A déduire :

Subvention pour l'infrastructure.....	— 1.214
Et les passages à niveau.....	— 293
Remboursement des charges supplémentaires de retraite.....	— 2.405
	<hr/>
Total général.....	15.702

L'analyse de ces chiffres appelle quelques observations.

En premier lieu, les recettes incombant respectivement au voyageurs et aux marchandises se répartissent à raison de 33,6 % pour les premières et 66,4 % pour les secondes, *ce qui souligne la priorité à donner au fret.*

En second lieu, la subvention de 575 millions de francs qui avait été inscrite au budget de 1971 pour la couverture du déficit d'exploitation a été complétée par un crédit de 93 millions de francs prélevé sur une « dotation pour imprévus » ouverte à la S. N. C. F. à concurrence de 300 millions de francs pour la période 1971-1974.

En troisième lieu, la part des charges salariales et sociales atteint le taux particulièrement élevé de 56 % du chiffre d'affaires.

Enfin, il serait équitable de tenir compte, pour apprécier le volume des crédits accordés à la S. N. C. F., du montant des impôts versés par cette société, soit près de 2 milliards de francs.

Pour en terminer sur ce chapitre financier, votre commission estime que l'objectif à atteindre est de réduire au minimum l'écart entre le montant des dépenses et le produit du trafic, lui-même dépendant à la fois du trafic et des tarifs.

En ce qui concerne le premier point, la situation de notre Société Nationale dépend, bien entendu, de la conjoncture économique mais également de sa capacité concurrentielle face à la route et à la voie d'eau. **C'est donc son dynamisme commercial qui déterminera en partie son avenir.** Mais il importe aussi que la S. N. C. F. reste maîtresse de ses tarifs et dans ce domaine, le Gouvernement ne peut ignorer que le blocage actuellement imposé va se traduire par un manque à gagner important qu'il faudra compenser.

Pour 1972, un crédit complémentaire de 250 millions de francs doit, d'ailleurs, être inscrit à la loi de finances rectificative pour couvrir la perte de recettes imputable au report des majorations tarifaires au 1^{er} avril pour les marchandises et au 1^{er} mai pour les voyageurs.

C. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1970 ET 1971

a) Voyageurs.

La comparaison des trafics réalisés en 1970 et 1971 s'établit comme suit (en milliards de voyageurs/kilomètre) :

	1970	1971
Banlieue de Paris.....	6,3	6,5
Banlieue des grandes villes de province.....	1,2	1,1
Rapides et express.....	29,5	30,1
Omnibus	3,8	3,2
Services routiers.....	0,2	0,2
Total	41	41,1

En dépit de la longue grève du printemps 1971, l'ensemble du trafic de voyageurs s'est maintenu sensiblement au même niveau. On note cependant une nouvelle décroissance des résultats des omnibus compensée, il est vrai, par une nette progression de ceux des rapides et express.

b) *Marchandises.*

Évalué en millions de tonnes et milliards de tonnes-kilomètre le trafic de fret a évolué comme suit de 1970 à 1971.

	TONNES	TONNES/KILOMETRE
1970	250,4	70,4
1971	239,7	67,04

La grève intervenue dans une période où le mouvement de marchandises est particulièrement important a eu sur le trafic de fret un impact sensible qui s'est traduit par une réduction de 7,5 % sur les résultats du premier semestre. La conjoncture assez médiocre de la seconde partie de l'année n'a permis de combler qu'en partie ce retard.

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1972

Pour les huit premiers mois de 1972, les résultats apparaissent très satisfaisants pour les voyageurs, en progression de 5,9 %, et plus médiocres pour les marchandises : + 2 %. Ainsi, alors que le trafic de marchandises avait, au cours de la dernière décennie, progressé nettement plus vite que celui des voyageurs, un mouvement sensiblement différent paraît se dessiner et *les perspectives semblent aujourd'hui plus favorables pour les passagers que pour le fret.*

3° MUTATION DANS LA NATURE DES PRODUITS TRANSPORTÉS

Le bilan des cinq dernières années fait apparaître une sensible évolution de la répartition des produits transportés par le rail. C'est ainsi que la part du charbon, qui était encore de 11 % en 1967, est tombée à 7 % en 1971, tandis que celle des produits métallurgiques est passée de 13 % à 16 %. Un accroissement aussi marqué affecte les céréales, les engrais et les produits chimiques. De façon générale, on assiste donc à une certaine valorisation des produits transportés, bien que le chemin de fer reste spécialisé dans les pondéreux.

4° EVOLUTION DES RECETTES UNITAIRES DE TRAFIC

Les augmentations de tarifs intervenues depuis dix ans ont entraîné un relèvement non négligeable du produit du voyageur/kilomètre, qui est passé, en francs constants, de 6,3 à 6,7 centimes.

En revanche, ces aménagements tarifaires n'ont pas empêché le produit moyen de la tonne/kilomètre de régresser de 8,1 centimes à 6,9. Cette évolution particulièrement inquiétante paraît cependant stoppée depuis quelques années.

D. — Equipement du réseau ferroviaire.

Comme nous l'avions laissé prévoir l'an dernier, la S. N. C. F. a désormais totalement renoncé à la traction à vapeur et, hors du réseau électrifié (9.316 kilomètres), tous les convois sont aujourd'hui tractés par des machines diesel. Par ailleurs, la part du trafic assurée par des automotrices électriques s'élève à près de 80 %, ce qui souligne à la fois l'intérêt de cette formule et le rôle prédominant des grandes liaisons radiales.

La répartition des dépenses d'équipement prévues pour 1973 traduit un net ralentissement des travaux d'électrification et la priorité donnée au matériel roulant.

Dans le domaine des marchandises, ce matériel est notamment destiné à permettre le développement du trafic de « containers » qui représente déjà 1,5 % du tonnage traité.

Ces dépenses d'équipement sont couvertes par des ressources propres à la S. N. C. F. ainsi que par des emprunts que la Société est autorisée à souscrire en 1973 dans la limite de 567 millions de francs.

E. — Le tunnel sous la Manche.

Un premier protocole, signé en septembre 1971, entre un groupe privé franco-britannique regroupant les principaux établissements financiers des deux pays et les Gouvernements français et britannique, a relancé ce projet dont la réalisation, longtemps considérée comme chimérique, apparaît aujourd'hui sinon certaine, du moins très probable, les obstacles politiques et les problèmes financiers paraissant maintenant surmontés.

Ce premier protocole fixait dans leur principe les conditions d'exploitation du tunnel qui doit être *géré par un organisme public franco-britannique indépendant des sociétés nationales de chemins de fer* et tenu de respecter l'égalité de traitement entre les usagers du rail et de la route, étant entendu cependant que les compagnies ferroviaires associées assureraient pour le compte de la société les services techniques concernant le rail.

Une convention signée le 20 octobre 1972 a fixé le calendrier des travaux qui comprendront trois phases.

Au cours de la première, qui doit se terminer le 31 juillet 1973, doivent être entrepris les sondages en mer et les essais en vraie grandeur dans l'ancien puits de Sangatte creusé à la fin du siècle dernier.

A l'issue de cette première période, une convention doit être signée marquant la décision définitive de réaliser l'ouvrage et définissant les conditions de son financement. Cette convention sera annexée à un traité soumis aux Parlements des deux pays, l'adoption de cet accord marquant leur engagement définitif.

La deuxième phase (juillet 1973 à février 1975) verra le démarrage des puits d'accès des deux côtés de la Manche et des galeries de reconnaissance.

A partir de 1975, après signature d'une troisième convention précisant les modalités et le coût de financement, s'engagera la phase finale de construction des galeries principales qui devrait aboutir, en 1980, à la mise en service du tunnel.

1° DESCRIPTION DE L'OUVRAGE

Le tunnel proprement dit sera constitué de trois galeries parallèles, deux galeries principales de 6,80 mètres de diamètre, permettant chacune le passage d'une voie ferrée, encadrant une galerie de service de 4,50 mètres de diamètre, utilisée comme galerie de reconnaissance lors de la construction et comme galerie technique au cours de l'exploitation.

Ces trois galeries seront reliées par des rameaux tous les 250 mètres pour des raisons d'aération, d'entretien et de sécurité. Les deux tunnel principaux seront eux-mêmes reliés l'un à l'autre par quatre à cinq traversées jonction double, permettant l'utilisation d'une voie à double sens en cas de besoin (entretien-sécurité).

Pour le transfert des véhicules seront utilisées des rames navettes spécialisées circulant d'une installation terminale à l'autre. Ces gares disposeront de toutes les installations nécessaires pour effectuer les formalités de passage aux frontières, le chargement et le déchargement dans les meilleurs délais.

Elles seront reliées aux réseaux ferrés et routiers existants ou prévus (côté France : autoroute A 26 et rocade Sud de Calais).

Le tunnel sera emprunté également par les trains de voyageurs ou de marchandises (S. N. C. F. et British Railways) sans passage par les installations terminales.

2° CAPACITÉ OFFERTE CONCERNANT LES VOYAGEURS ET LES MARCHANDISES

Dans l'état actuel du projet, la capacité de pointe du tunnel serait de l'ordre de 4.500 voitures de tourisme par heure dans chaque direction.

Elle correspond à la possibilité de faire passer vingt-quatre trains par heure dans chaque sens, avec un temps de traversée de l'ordre de trente-cinq minutes.

Cette capacité est largement suffisante pour assurer même après l'an 2000 les perspectives de trafic, dont les dernières prévoyaient pour 1985 :

- 3.200.000 véhicules dans les deux sens avec en moyenne trois voyageurs par véhicule ;
- 3.500.000 voyageurs sans voiture ;
- 9.500.000 tonnes de marchandises.

3° COUT PRÉVU ET CHARGES RESPECTIVES DE LA FRANCE ET DE LA GRANDE-BRETAGNE

Le coût actuellement envisagé est d'environ 5 milliards de francs 1972, sans tenir compte des taxes et des charges financières.

Les deux gouvernements ont décidé de confier le financement et l'exécution des travaux à deux groupes privés français et britanniques retenus après appel à la concurrence. Ces groupes doivent

apporter au minimum 10 % du coût estimé sous forme de fonds non garantis, le complément du financement étant assuré par l'émission d'emprunts garantis par les gouvernements, dont le maximum possible sur les marchés tiers.

Bien que la responsabilité du financement appartienne par moitié à chacun des pays, les fonds seront récoltés sur toutes les places financières sans qu'aucune répartition ait été définie *a priori*.

II. — LA R. A. T. P.

A. — Déplacements dans l'agglomération parisienne.

Pour apprécier le rôle que jouent dans l'agglomération parisienne les transports collectifs, il nous apparaît utile de rappeler l'importance et l'évolution des mouvements de personnes enregistrés dans cette aire géographique.

Nous disposons, pour apprécier ces données, d'une étude faite par la préfecture de la Seine pour les années 1965 et 1969. Faute de renseignements plus récents, nous pouvons considérer que l'évolution qui s'est dessinée au cours de cette période s'est poursuivie sensiblement au même rythme.

Evolution des déplacements quotidiens (en milliers).

	1965		1969	
	Véhicules individuels.	Transports collectifs.	Véhicules individuels.	Transports collectifs.
Paris « intra-muros ».....	840 (28 %)	2.160 (72 %)	1.020 (34 %)	1.980 (66 %)
Entre la banlieue et Paris....	1.100 (32 %)	2.400 (68 %)	1.360 (37 %)	2.340 (63 %)
Entre banlieues.....	3.460 (71 %)	1.440 (29 %)	4.180 (76 %)	1.320 (24 %)
Total	5.400 (47 %)	6.000 (53 %)	6.560 (53 %)	5.640 (47 %)

La première constatation qui se dégage de ce tableau est le fait que les **transports individuels ont progressé en 5 ans de plus de 20 % et l'emportent depuis 1969 sur les transports collectifs.**

En second lieu, on observe que le trafic parisien proprement dit est stationnaire et celui entre Paris et sa banlieue en légère progression, tandis que **les déplacements entre banlieues, assurés essentiellement par moyens individuels** (automobiles + « deux roues »), **s'accroissent très rapidement.**

Des renseignements annexes vous montrent, par ailleurs, que le **trafic aux heures de pointe** est assuré par les transports collectifs à raison de 77 % à Paris, de 75 % entre Paris et la banlieue et de 27 % seulement pour les relations entre banlieues.

Ces derniers chiffres soulignent **l'importance des transports collectifs pour les déplacements entre domicile et lieu de travail** sur tous les axes convenablement desservis par le métro et les autobus. Ils montrent également la nécessité de développer ces équipements de transport dans la périphérie de l'agglomération parisienne à peu près dépourvue en liaisons transversales.

B. — Evolution du trafic

Les résultats de 1971 se présentent comme suit par rapport à 1970 :

	1970	1971
	(En millions de voyageurs.)	
<i>Réseau ferré.</i>		
Réseau métropolitain.....	1.128,3	1.076,6
Ligne de Sceaux.....	54,9	54,3
R. E. R.	43,4	45,1
<i>Réseau routier.</i>		
Paris	179,2	180,8
Banlieue	349	333,4

Pour l'année 1972, on escompte un léger relèvement des résultats du métro avec 1,1 milliard de voyageurs et surtout du R. E. R. dont la branche Ouest, prolongée jusqu'à Saint-Germain depuis le 1^{er} octobre, acheminait 21 millions de voyageurs contre 10,7 millions en 1971.

En revanche, une nouvelle baisse est prévue pour les autobus aussi bien à Paris (— 5 millions) qu'en banlieue (— 3 millions). On notera à ce propos que la diminution qui avait sévèrement affecté le trafic « intra muros » touche également dans la même proportion les autobus de banlieue qui ont perdu près du tiers de leur clientèle au cours des cinq dernières années.

Faut-il donc considérer cette désaffectation des transports en commun comme un fait irréversible ? Un élément au moins permet de répondre à cette question par la négative. En effet, la mise en service du R. E. R. de la Bastille à Boissy-Saint-Léger offrant des conditions de transport nettement améliorées (au plan de la rapidité et du confort) a entraîné un doublement du trafic sur cet axe autrefois desservi par la S. N. C. F. Il faudra attendre 1973 pour mesurer l'impact de l'ouverture de la branche Auber—Saint-Germain qui se substitue désormais à la liaison Saint-Lazare—Saint-Germain. Mais les premiers résultats enregistrés sont encourageants.

Votre commission regrette cependant le retard apporté à la réalisation du tronçon central du R. E. R. qui enlève à ce réseau nouveau une grande partie de son intérêt immédiat.

C. — Situation financière.

1° RÉSULTATS

La situation financière de la R. A. T. P. se présente comme suit pour les exercices 1971 (résultats) et 1972 (prévisions) :

	1971	1972
	(En millions de francs.)	
Recettes directes de trafic.....	1.203,7	1.282
Remboursements des tarifs réduits.....	270,3	345
Dont cartes hebdomadaires.....	(1) (198,4)	(2) (271)
Indemnité compensatrice.....	925	1.013
Recettes diverses.....	200,5	216
Dépenses	2.599,5	2.856

(1) Crédit couvert à concurrence de 83,6 millions par les employeurs.

(2) Crédit couvert en totalité par les employeurs.

Ces résultats, qui s'entendent pour un module tarifaire de 70 centimes du 1^{er} janvier 1971 et 20 août 1971, et de 80 centimes à partir du 20 août 1971 (sauf pour les cartes hebdomadaires maintenues à 70 centimes) sont, on le voit, pour le moins préoccupants, puisque les recettes dépassent de peu la moitié des dépenses.

Dans une récente réponse à notre collègue M. Boucheny, M. Robert Galley a même précisé que « le prix payé actuellement par les usagers représente globalement moins de 50 % du prix

de revient ». Il apparaît, en effet, dès maintenant, qu'en raison du blocage des tarifs, l'indemnité compensatrice pour 1972 devra être portée à 1.087 millions de francs, dont 763 à la charge de l'Etat, au lieu des 683 millions de francs inscrits au budget de cet exercice.

2° PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

La légère réduction enregistrée de 1971 à 1972 dans le montant (rectifié) des subventions versées par l'Etat au titre du remboursement de tarifs réduits ne doit pas faire illusion car cette évolution résulte de la participation des employeurs instituée par la loi du 12 juillet 1971 entrée en application à partir du 1^{er} septembre de la même année. La part de ce versement destinée à la R. A. T. P. s'est élevée en effet à 83 millions de francs pour 1971 et 271 millions de francs pour 1972, ce qui a permis d'alléger d'autant la charge budgétaire.

En tenant compte de cet élément nouveau, on constate que le déficit compensé de la Régie est passé de 1.020 millions de francs pour 1970 à 1.327 millions de francs pour 1972.

L'évolution ultérieure sera naturellement fonction de la politique tarifaire suivie par le Gouvernement, mais il importe de savoir qu'une augmentation tarifaire de 10 centimes par an permettrait seulement de maintenir le déficit au niveau actuel, tandis qu'un blocage total du module se traduirait par un doublement des indemnités compensatrices d'ici à 1975.

Une dernière question se pose à ce sujet : celle de la tarification sur les lignes de métro prolongées au-delà des limites de Paris.

Un certain nombre d'usagers, considérant que le principe du tarif unique devrait être respecté quelle que soit la distance parcourue, s'élèvent contre les suppléments tarifaires réclamés par la R. A. T. P. sur les antennes nouvelles du métropolitain.

A ces arguments, la Régie objecte à juste titre que cette procédure, approuvée par le Syndicat des transports parisiens, a déjà été appliquée à la ligne de Sceaux et au R. E. R. et qu'il est de toute manière indispensable que la tarification appliquée reste homogène avec celle en vigueur sur les relations ferrées et routières parallèles.

D. — Principales opérations d'équipement en cours ou prévues.

1° A PARIS « INTRA-MUROS »

Pour la première fois depuis quarante ans, d'importants travaux concernant le métro sont entrepris dans le centre même de la capitale. Ils concernent la prolongation de la ligne n° 13 de Saint-Lazare aux Invalides avec correspondance à Miromesnil avec la ligne Pont-de-Sèvres—Mairie de Montreuil et à Champs-Élysées—Clemenceau avec la ligne Vincennes—Neuilly.

La section Saint-Lazare - Miromesnil devrait être mise en service à la fin de 1973 et il est prévu que la nouvelle ligne atteindra Champs-Élysées-Clemenceau en 1975 et Invalides en 1977.

En dehors du métro proprement dit, la réalisation du tronçon central du R.E.R. se poursuit et sa mise en service devrait intervenir en 1977 ou 1978.

2° PROLONGEMENTS EN BANLIEUE

La ligne n° 8, qui atteint déjà Maisons-Alfort, va être encore prolongée en direction de Créteil jusqu'à Haut-Mesly-Préfecture.

La mise en service de cette nouvelle antenne est envisagée pour la fin de 1974.

Deux autres opérations importantes vont démarrer au début de l'année prochain. Il s'agit des prolongements des lignes n° 13 du carrefour Pleyel à Saint-Denis et n° 14, de la Porte de Vanves vers Vélizy-Villacoublay.

3° AUTRES OPÉRATIONS DE MODERNISATION ET D'ÉQUIPEMENT

a) Réseau ferré.

La principale opération de modernisation consiste dans la mise sur pneumatiques de la ligne Nation - Denfert-Rochereau - Etoile qui nécessite l'aménagement des voies et des stations et l'acquisition de 252 voitures. De nombreux travaux de moindre importance sont en cours sur le réseau ferré concernant, notamment, le renforcement

des dessertes, l'équipement en escaliers mécaniques, la modernisation du décor, enfin, la mise en place d'appareils automatiques de poinçonnage.

b) *Autobus.*

En application des décisions du Comité interministériel du 7 octobre 1970, le Gouvernement a préconisé une réorganisation profonde du réseau d'autobus en vue d'une meilleure coordination avec le réseau ferré.

Les études sont en cours pour mettre au point cette redistribution d'activité des autobus et l'équipement des itinéraires à desservir.

Votre commission n'ignore pas les difficultés auxquelles se heurtent les dirigeants de la R. A. T. P. pour doter la couronne extérieure de Paris d'un minimum valable d'équipement en transport en commun mais elle continue à regretter que la capacité insuffisante des voitures et la rareté de leurs passages obligent le plus souvent les usagers à recourir aux moyens individuels de transport. Ceci est tout particulièrement le cas pour les liaisons interbanlieues dont nous avons signalé l'accroissement particulièrement rapide. Certes, on ne peut prétendre desservir uniquement par les transports en commun un tissu urbain trop lâche mais il faut songer aux usagers encore nombreux ne disposant d'aucun moyen de locomotion.

CONCLUSIONS

En conclusion de cette étude sur les transports terrestres, votre commission estime nécessaire de rappeler quelques-unes de ses observations principales.

Tout d'abord, elle tient à marquer son inquiétude concernant l'aggravation de la situation financière réelle de la S.N.C.F. et les perspectives de son **trafic de marchandises, dont l'évolution est très éloignée de celle prévue par le VI^e Plan**. Elle note, de plus, que la dégradation continue du produit de la tonne-kilomètre n'est pas de nature à améliorer le bilan d'exploitation de cette entreprise. L'expérience de pays voisins lui fait craindre, par ailleurs, que la libéralisation progressive du transport routier, jointe aux avantages indéniables que ce dernier offre aux usagers, ne se traduise par des conditions de concurrence de plus en plus sévères, qui laisseraient peu de chances à la S. N. C. F., déjà handicapée par la réduction des tonnages de pondéreux de développer un trafic de fret dont elle retire près des deux tiers de ses recettes.

*
* * *

En ce qui concerne la R. A. T. P., votre commission se préoccupe également de l'aggravation de son déficit lié essentiellement à **l'insuffisance du niveau des tarifs**. Elle souhaiterait, par ailleurs, connaître l'emploi exact qui est fait par le Gouvernement des sommes fournies par les employeurs de la région parisienne. Elle croit savoir, en effet, que les transporteurs privés exerçant leur activité en région parisienne n'ont encore à ce jour rien touché de la part qui leur revient.

Elle désirerait, par ailleurs, être informée du montant des crédits qui, après déduction de la dotation destinée à couvrir l'insuffisance de recettes imputable aux cartes hebdomadaires de travail, seront affectés en 1973 à la modernisation des installations de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. (banlieue).

EXAMEN EN COMMISSION

M. KIEFFER rappelle que les aides de l'Etat à la S. N. C. F. comprennent, en dehors de la subvention d'équilibre, des remboursements de services rendus et des participations à des charges particulières.

M. ALLIES souhaite que l'on insiste sur l'importance des « containers », seul moyen de résoudre le problème des chargements et déchargements en début et fin de parcours.

M. PINTON s'étonne du décalage croissant entre le montant des charges financières afférentes à la S. N. C. F. et le chiffre du déficit théorique. Il se montre, en particulier, surpris de l'accroissement de la participation de l'Etat au déficit du régime des retraites. Il craint que la S. N. C. F. tire argument de l'équilibre financier apparent ainsi réalisé pour entreprendre certaines opérations de prestige d'une utilité contestable au plan national.

M. CHAUTY estime que le déficit réel de la S. N. C. F. ne peut que s'accroître en raison de la réduction du trafic des pondéreux et du coût des investissements consacrés à l'amélioration du service des voyageurs, amélioration dont l'utilité ne lui apparaît pas évidente.

Il demande que la mise en œuvre des dessertes cadencées des grandes métropoles fassent l'objet d'une étude sérieuse car il craint que le déficit d'exploitation de telles formules soit supporté, en définitive, par les collectivités urbaines intéressées.

M. BERTAUD se préoccupe de la concurrence que se font dans certains cas les transporteurs privés de voyageurs et les services de remplacement mis en place par la S. N. C. F.

M. LAUCOURNET souhaite que l'on étende aux grandes villes de province le principe de la participation des employeurs au déficit des transports collectifs urbains.

M. MARZIN estime qu'il faut également se préoccuper des villes moyennes.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un *avis favorable* aux dispositions de la loi de finances pour l'exercice 1973 concernant **les transports terrestres**.

ANNEXE

ELECTRIFICATION DU RESEAU FERRE

