

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1973.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1974, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XII

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 Allès, Octave Bajeux, André Barroux, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, René Debesson, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Léandre Létouart, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Josy-Auguste Moinet, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Henri Prêtre, Jules Roujon, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Touzet, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5° législ.) : 646 et annexes, 681 (tomes I à III et annexe 31), 686 (tome XX) et in-8° 52.

Sénat : 38 et 39 (tomes I, II et III, annexe 27) (1973-1974).

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.
I. — Evolution et réglementation du transport de marchandises.....	4
II. — Crise de l'énergie et transports.....	6
III. — S. N. C. F. :	
A. — Crédits budgétaires.....	9
B. — Résultat d'exploitation pour 1972.....	10
C. — Evolution du trafic en 1972.....	11
D. — Premières indications pour 1973.....	14
E. — Problèmes tarifaires.....	14
IV. — R. A. T. P. :	
A. — Evolution du trafic.....	15
B. — Principaux travaux en cours.....	16
C. — Situation financière.....	20
D. — Les déplacements en Région parisienne.....	21

Mesdames, Messieurs,

Avant de présenter nos observations sur la situation respective de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. nous avons jugé nécessaire de fournir quelques indications sur l'évolution des transports de marchandises au moment où le Gouvernement vient de libérer une partie importante des transporteurs routiers s'exerçant à moyenne distance.

Nous avons estimé par ailleurs utile dans la conjoncture actuelle de vous préciser la place qu'occupent les principaux transporteurs parmi les consommateurs de produits énergétiques.

I. — EVOLUTION ET REGLEMENTATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES.

Au cours de l'année 1972, le transport routier de marchandises a marqué à nouveau une nette progression en passant de 68 à 72 milliards de tonnes/kilomètres et, de façon plus générale, on peut dire que l'essentiel de l'augmentation du transport de fret enregistré en France au cours de cette période est imputable à l'activité des camions.

Pour tenir compte de cette situation, le Gouvernement vient d'assouplir sensiblement les règles de coordination, dont l'objectif essentiel est de limiter l'activité des « poids lourds », en *supprimant le contingentement du transport public routier en zone courte*. Il s'agit là d'une mesure très importante qui va permettre dans l'immédiat aux entreprises limitées actuellement au cadre départemental, de desservir une aire quatre à cinq fois plus vaste, en moyenne, et aux transporteurs de zone courte d'accroître sensiblement leur parc et leur activité. Par ailleurs, les titulaires de licences valables pour l'ensemble du territoire qui utilisaient une partie de celles-ci en zone courte vont pouvoir développer sensiblement leur trafic dans l'ensemble de la Métropole. Il faut donc s'attendre à un renforcement de la concurrence notamment entre le rail et la route et ce, d'autant plus, que le poids maximum autorisé en charge a été porté jusqu'à 38 tonnes.

Votre commission ne conteste pas que les mesures prises par le Gouvernement répondent à une nécessité et que le fait de contenir les besoins de transport routier public dans un corset trop étroit risquait d'entraîner un développement incontrôlable et anarchique du transport pour compte propre, mais elle se préoccupe vivement des dégradations que les véhicules lourds font subir à l'infrastructure routière, du nombre croissant d'accidents dans lesquels les

camions se trouvent directement ou indirectement impliqués et des problèmes de sécurité et de bruit que pose la traversée des agglomérations par ces véhicules, en particulier durant la nuit. Elle souhaite donc que les conditions de circulation des véhicules lourds et le régime de travail de leurs conducteurs fassent l'objet d'une surveillance attentive. Elle estime de plus qu'il conviendrait de privilégier autant que possible — notamment par des dégrèvements fiscaux — toutes solutions de transport combiné rail-route, formule qui paraît la mieux adaptée aux possibilités de notre infrastructure.

II. — CRISE DE L'ENERGIE ET TRANSPORTS

Dans la conjoncture présente, il n'est pas possible d'écarter l'éventualité d'une grave crise d'approvisionnement en produits pétroliers et votre commission a donc jugé utile d'examiner brièvement les répercussions que cette situation ne manquerait pas d'avoir sur le plan des transports.

Pour nous en tenir aux transports routiers et ferroviaires, la consommation d'énergie, évaluée *en millions de tonnes d'équivalent-charbon*, s'établissait comme suit en 1971 :

	CONSUMMATION totale. (10 ⁶ T.E.C.I)	CONSUMMATION par voyageur/ kilomètre ou par tonne/kilomètre (en gramme d'équivalent- charbon).
1° Routes :		
Voitures particulières et autocars	16,9	66
Véhicules de moins d'une tonne de charge utile	1,74	720
Véhicules de plus d'une tonne de charge utile	8,52	125
Ensemble du transport routier de frêt	10,26	145
2° Chemins de fer :		
Voyageurs	1,1	25
Marchandises	1,34	20

N. B. — Chiffres établis sur la base des taux de conversion : 1 tonne d'hydrocarbure = 1,5 T. E. C. ; 1.000 kilowattheure = 0,333 T. E. C.

Il ressort de ces chiffres que, considéré du point de vue énergétique, *le chemin de fer est trois fois plus économique que la route au plan des voyageurs et sept fois plus pour le transport des marchandises.*

La comparaison apparaît encore beaucoup plus favorable au rail si l'on considère que sa consommation d'énergie est à 75 % d'origine électrique, donc pour une part à base hydraulique et nucléaire tandis que celle de la route est entièrement constituée par des hydrocarbures.

Par ailleurs, il est bien évident qu'une réduction sensible des fournitures d'essence retentirait directement et presque immédiatement sur le trafic assuré par les véhicules individuels et qu'une partie de cette activité se reporterait sur les transports publics et, en premier lieu, sur le chemin de fer.

En ce qui concerne la S.N.C.F., les restrictions touchant les hydrocarbures n'entraîneraient pas de conséquences aussi rapides et graves malgré la substitution des machines Diesel aux locomotives à vapeur qui a abouti en fait à l'élimination complète de ces dernières. En effet, le trafic acheminé par les automotrices électriques représente environ 80 % du total et, sur le réseau dieselisé, l'utilisation des stocks de la Société permettrait de remédier à une rupture brutale d'approvisionnement. Il serait possible également de remettre en service une quarantaine de machines à vapeur actuellement « garées en bon état » et d'assurer avec celles-ci les transports les plus urgents.

Si l'on considère maintenant le supplément de trafic auquel le chemin de fer devrait faire face, la situation apparaît moins préoccupante encore car la S.N.C.F. possède des réserves assez importantes de voitures de voyageurs, ne serait-ce que pour faire face aux pointes des vacances d'été. En ce qui concerne les wagons de marchandises, elle aurait la faculté, tout d'abord, moyennant des opérations légères et rapides, de remettre en service des matériels de type ancien et pourrait ainsi récupérer 20.000 wagons. Par ailleurs, une accélération des délais de chargement et de déchargement permettrait d'accroître sensiblement le rendement de ce parc.

En définitive, outre la question des engins de traction précédemment évoquée, le seul problème qui se poserait sur certains axes, tel que Paris—Lyon, serait celui de la capacité de l'infrastructure existante, et ceci pourrait conduire, par exemple, à réduire quelque peu la cadence des dessertes.

Pour achever ce tour d'horizon des modes de transport, nous dirons seulement de *la voie d'eau* qu'elle est certainement le mode de transport qui consomme le moins d'énergie à la tonne/kilomètre et que sa capacité est très loin d'être aujourd'hui utilisée à plein.

En conclusion de ce rapide examen, votre commission ne pense pas superflu d'attirer, en premier lieu, l'attention du Gouvernement sur la nécessité de procéder tout d'abord à *une étude très complète de la consommation d'énergie par les différents*

modes de transport afin de disposer des données nécessaires à l'établissement éventuel du plan de rationnement le moins contraignant pour l'usager et l'activité économique.

En second lieu, elle estime indispensable de prévoir une dotation spéciale pour permettre à la S.N.C.F., d'une part, de maintenir en état un parc de locomotives à vapeur susceptible de faire face aux besoins les plus urgents et, d'autre part, d'accroître ses stocks de carburant.

III. — S. N. C. F.

A. — Crédits budgétaires affectés à la S.N.C.F. au titre du Ministère des Transports (en millions de francs).

	1972	1973	1974
Déficit d'exploitation	383	186	»
Infrastructures	1.277	1.355	1.430
Passages à niveau	303	340	355
Charges de retraite	2.552,5	2.748	2.855
Maintien des lignes omnibus déficitaires.	438,9	600	750
Remboursement de tarifs réduit	404	489	510

Pour les exercices 1972 et 1973, le montant total des versements conventionnels dont a bénéficié la S.N.C.F. a atteint, respectivement, 6.619 et 6.822 millions de francs compte tenu des crédits provenant d'autres départements ministériels et, pour 1972, des dotations inscrites à la loi de finances rectificative.

Comme on peut le noter à la lecture des chiffres ci-dessus concernant l'exercice 1974, la disparition de la subvention d'équilibre est plus que compensée par la progression des charges d'infrastructure et de retraite, du déficit des lignes omnibus et des remboursements pour tarifs réduits qui représentent un supplément de 368 millions de francs.

Par ailleurs, il est malheureusement probable qu'une dotation complémentaire devra être prévue pour 1973 et au titre du prochain exercice pour faire face, en particulier, au manque à gagner résultant du blocage des tarifs.

B. — Résultats d'exploitation pour 1972.

(En millions de francs.)

RECETTES

Produits du trafic :

Voyageurs	4.476
Marchandises et poste	8.378
Contribution aux charges d'infrastructure	1.580
Remboursement pour réductions de tarifs	1.163
Indemnité compensatrice (banlieue parisienne)	77
Recettes diverses (dont contributions de l'Etat)	1.552
Compensation pour mission de service public	436
Subvention d'équilibre	383
Provision pour imprévu	100
	<hr/>
	18.145

DÉPENSES

Charges de personnel :

Salaires	6.356
Charges sociales	3.000
Impôts	2.034
Entretien	1.764
Autres dépenses	2.639
Amortissement et renouvellement	1.384
Charges financières	1.063
	<hr/>
	18.240
	<hr/>
Déficit résiduel	95

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

Les dépenses d'équipement ont atteint 1.930 millions de francs en 1972 et sont estimées à 2.160 millions de francs pour le présent exercice. Elles sont couvertes à 65 % environ par la dotation d'amortissement et pour le reste par la reprise de la T.V.A. et des emprunts. On notera que la charge financière correspondant à ces derniers est particulièrement lourde puisqu'elle est presque égale au volume des sommes empruntées.

Pour l'exercice 1973 le budget rectifié en juin dernier fait apparaître un volume global de dépenses de 20.278 millions de francs et de recettes (contributions comprises) de 19.781 millions de francs la différence se traduisant par un déficit résiduel de 497 millions de francs.

C. — Evolution du trafic en 1972.

1° VOYAGEURS

Le trafic de voyageurs s'est accru de près de 5 % de 1971 à 1972 et a atteint ainsi le niveau jamais réalisé de 43,2 millions de voyageurs/kilomètres.

La comparaison avec 1971 s'établit comme suit (en milliards de voyageurs/kilomètres).

	1971	1972
Banlieue de Paris	6,5	6,97
Banlieue des grandes villes de province	1,1	1,14
Rapides et express	30,1	31,95
Omnibus	3,2	2,95
Services routiers	0,2	0,2

Comme on peut le constater, la progression est surtout sensible pour les rapides et express et pour la banlieue parisienne tandis que le trafic omnibus qui était de 3,8 milliards de voyageurs/kilomètres en 1970 continue à régresser.

Comparaison air, fer, sur les principales radiales.

Une comparaison des résultats du « rail » avec l'évolution du trafic aérien sur quelques grandes radiales de 1967 à 1972 se traduit par les chiffres suivants (en milliers de voyageurs) :

	AIR 1972	EVOLUTION depuis 1967. (Pourcentage.)	FER 1972.	EVOLUTION depuis 1967. (Pourcentage.)
Paris—Lyon	496	+ 78	844	+ 20,7
Marseille	581	+ 95	612	— 6,6
Nice	667	+ 64	301	— 7,4
Toulouse	361	+ 133	462	+ 28,3
Bordeaux	285	+ 152	659	+ 22,5
Lille	41	+ 173	1.061	+ 15,5
Strasbourg	138	+ 188	422	+ 14,4

Ce tableau fait apparaître la part grandissante de l'avion dans le trafic des meilleures liaisons entre Paris et les grands centres de province situés à plus de 500 kilomètres. Il explique les efforts effectués par la S. N. C. F. pour conserver sa clientèle sur ces lignes particulièrement rentables.

La ligne nouvelle Paris—Sud-Est.

Dans cet optique, votre commission s'est penchée une fois de plus sur le problème que pose le projet de création d'une *ligne nouvelle Paris—Lyon* qui permettrait, en utilisant la technique du turbotrain, de réduire sensiblement le temps de parcours entre la capitale et tous les centres urbains du Sud-Est de la France.

Bien que le Gouvernement n'ait pris à ce jour aucune décision positive et définitive et qu'en particulier la S. N. C. F. n'ait pas été encore autorisée à entamer les procédures habituelles en la matière, il apparaît actuellement très probable que cet investissement majeur au plan national sera réalisé, les ultimes discussions portant sur le tracé définitif.

Votre commission qui avait précédemment émis quelques réserves quant à l'urgence de la décision à prendre, estime que la quasi-saturation de l'axe Paris—Lyon rend aujourd'hui nécessaire une ouverture prochaine des travaux, l'entrée en service de la ligne nouvelle ne devant pas dans cette hypothèse intervenir avant 1980.

Elle observe, par ailleurs, que la liaison nouvelle intéresse près du quart de la population française sans parler de l'amélioration qu'elle apportera à nos relations avec la Suisse et l'Italie.

Elle note enfin, qu'en dépit des avantages indiscutables des liaisons aériennes, on ne peut nier l'intérêt que présente pour le grand public une desserte ferroviaire offrant des tarifs sensiblement inférieurs et touchant un très grand nombre de villes de moyenne importance.

2° MARCHANDISES

Le tonnage kilométrique a progressé de manière moins sensible en passant de 67,64 milliards en 1971 à 68,61 en 1972, chiffre qui reste inférieur au trafic réalisé en 1970 (70,41).

Si l'on examine la répartition des marchandises, on observe que les produits métallurgiques occupent de loin maintenant la première place (16 %), devant les matériaux de construction (12 %) et les engrais (9 %). Le charbon qui arrivait encore en tête en 1967 ne se situe maintenant qu'au neuvième rang et sa part est tombée à 5,6 %.

Le trafic de « containers » bien qu'en faible progression depuis 1968, joue encore un rôle bien modeste puisqu'il ne représente que 1,33 % du mouvement de fret. Les expéditions de petits colis occupent également une place de plus en plus marginale. C'est, en effet, toujours les marchandises acheminées par trains complets, rames et wagons qui représentent l'essentiel (96 % en 1972).

De manière générale, on observe en outre un allongement sensible de la distance de transport, en particulier pour les envois groupés.

Notre dernière observation sur ce sujet concerne la recette moyenne de la tonne/kilomètre qui, calculée en francs constants, ne cesse de se dégrader puisqu'elle est passée de 7,9 centimes en 1963 à 6,7 centimes en 1972. Le retard apporté aux réévaluations tarifaires, l'insuffisance de celles-ci ainsi que les avantages consentis à certaines catégories d'usagers expliquent cette évolution qui constitue une des causes principales de la dégradation du bilan de la S. N. C. F.

D. — Première indication pour 1973.

Pour les voyageurs, le trafic a continué à évoluer favorablement au cours des huit premiers mois de l'année en cours en marquant une progression de 2,9 % en voyageurs/kilomètre malgré une légère régression du nombre des passagers.

En ce qui concerne les *marchandises*, la situation se présente sous un jour plus favorable encore puisque, pour la période janvier-août, la progression du tonnage kilométrique ressort à + 9,9 %.

Il est malheureusement probable que cette augmentation sera quelque peu réduite par l'incidence des grèves tournantes qui ont perturbé gravement le trafic en septembre-octobre derniers.

E. — Problèmes tarifaires.

Au moment de la signature de l'avenant du 27 janvier 1971 à la convention du 31 août 1937 qui tendait à consacrer l'autonomie commerciale de la S. N. C. F., il avait été admis, en principe, que les tarifs seraient réévalués de 5 % par an pour tenir compte du décalage intervenu entre ceux-ci et le coût de revient du transport. Selon les déclarations gouvernementales effectuées à ce moment, la réduction à néant du déficit d'exploitation devait constituer la contrepartie de cette révision annuelle.

Or, pour de nombreuses raisons dont nous ne contestons pas le bien-fondé et qui tiennent essentiellement au souci de freiner la hausse générale des prix, ce rythme d'accroissement des tarifs n'a pas été respecté — ou se trouve systématiquement retardé — et il faut bien reconnaître qu'en dépit des compensations financières accordées de ce fait à la S. N. C. F., celle-ci ne peut jouer pleinement le rôle commercial auquel elle s'efforce de s'adapter.

Nous craignons donc que l'on retombe en fait dans les errements du passé qui consistaient, d'une part, à exiger de la S. N. C. F. qu'elle équilibre son budget et, d'autre part, à lui imposer des tarifs « de service public » incompatibles avec une saine gestion. Nous aimerions que le Gouvernement nous dise sur ce point la voie qu'il compte adopter.

IV. — R. A. T. P.

A. — Evolution du trafic.

Les résultats de l'année 1972, corrigés par l'effet des grèves, se présentent comme suit par rapport à 1971 (en millions de voyageurs) :

	1971	1972
<i>Réseau d'autobus :</i>		
Paris	179	173
Banlieue	337	331
<i>Métro</i>	1.112	1.111
<i>Réseau express :</i>		
Branche Ouest	10,7	21,9
Branche Est	35,6	35,4
<i>Ligne de Sceaux</i>	56,2	56,5

Pour apprécier le volume des usagers des transports en commun en région parisienne, il convient de noter que le nombre d'utilisateurs des lignes de la S. N. C. F. et des services privés ont été respectivement de 404 et de 120 millions en 1972.

On constate donc une certaine stabilisation du trafic des autobus à Paris et en banlieue, faisant suite à la réduction notable enregistrée au cours de la dernière décennie, et le maintien de l'activité du métro au niveau atteint en 1958. Constatation assez peu encourageante, le trafic de la section Est du R. E. R. plafonne depuis 1970.

Compte tenu de l'accroissement général des déplacements de personnes, cette stagnation des transports en commun publics ne laisse pas d'être inquiétante car elle traduit une réduction de leur part dans le mouvement total des voyageurs.

Votre commission s'inquiète de cette situation due, à son avis, d'une part, à l'insuffisante modernisation du réseau ferré et, d'autre part, aux difficultés croissantes auxquelles se heurtent les autobus particulièrement handicapés par la saturation du trafic par les véhicules individuels.

Elle insiste donc très vivement pour que des mesures énergiques soient prises, notamment pour multiplier les axes privilégiés réservés aux autobus et les faire respecter.

Ceci dit, elle constate que l'évolution enregistrée dans la plupart des grandes villes du monde n'est guère différente de celle constatée à Paris, ainsi qu'il ressort des chiffres suivants relatifs au trafic des transports en commun (en millions de voyageurs) :

	1968	1971
Bruxelles	197	182
Londres	2.388	2.134
New York	2.180	1.970

Seul le trafic du métropolitain de Tokyo a connu, au cours de la même période, une expansion très sensible (1.498 contre 1.013), imputable essentiellement à une extension notable du réseau. Mais là comme ailleurs, l'activité des autobus a régressé sensiblement (— 10 %). C'est dire que cette relative désaffection des usagers pour le transport en commun reflète une tendance assez générale qu'il ne sera pas facile de surmonter.

B. — Principaux travaux de modernisation en cours.

1° PORTION CENTRALE DU R. E. R.

Les travaux sont maintenant lancés sur l'ensemble de la portion centrale du réseau express régional devant relier les terminus actuels Auber et Nation.

En ce qui concerne le parcours souterrain Auber—Châtelet, les travaux sont effectués à partir de trois points d'attaque situés, respectivement, place de la Bourse, rue Léopold-Bellan et rue Etienne-Marcel. La partie comprise entre la Bourse et la rue Léopold-Bellan sera achevée au printemps 1974 et la section suivante, jusqu'à la station Châtelet, au milieu de 1975.

La liaison Châtelet—Gare de Lyon progresse à raison de 15 mètres par jour en moyenne. Quant au souterrain Gare de Lyon—Nation, les travaux qui ont débuté il y a plus d'un an se déroulent sans problème particulier.

On peut donc espérer que les trains circuleront entre Auber et Nation avant la fin de 1977. Toutefois, la station Gare de Lyon ne pourra pas être mise en service avant le printemps 1978.

Comme on peut donc le constater, la réalisation de ce tronçon essentiel se déroule à la cadence prévue et on ne retrouve pas ici les difficultés qui ont considérablement retardé l'ouverture de la liaison Etoile—Défense.

En dehors de cette partie essentielle du R. E. R., la Régie va prochainement entamer la construction de l'antenne qui doit desservir la ville de Marne-la-Vallée, section dont la mise en service est prévue pour la fin de 1977.

2° RACCORDEMENT DES VOIES DE LA S. N. C. F. ET DE LA R. A. T. P.

Les projets actuels prévoient le raccordement des réseaux des banlieues Sud et Nord de la S. N. C. F. aux voies du métro régional respectivement à la gare du Nord et à celle de Lyon. L'objectif de cette opération est double. Il s'agit en effet, en premier lieu, de désenclaver ces deux gares et de favoriser ainsi la traversée Nord-Sud de Paris et, par ailleurs de rentabiliser au mieux les lignes du R. E. R. Une intégration plus poussée des réseaux réalisée notamment par le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à la gare de Lyon permettra, dans la suite, de relier également les banlieues Sud-Est et Nord-Ouest.

Le bénéfice de ce projet est évident puisqu'on estime dès aujourd'hui à près de 300.000 le nombre des personnes concernées, soit les trois quarts des migrants Paris—Banlieue.

On peut même parler d'incidence au plan national car, au prix d'un raccordement peu onéreux de la ligne de Sceaux à la voie Massy-Orly, l'interconnexion permettrait une liaison rapide entre les aéroports de Roissy et d'Orly.

3° PROLONGEMENT DES LIGNES DE MÉTRO EN COURS OU A L'ÉTUDE

a) *Prolongement en cours.*

Ligne n° 8 (Balard-Créteil) : la liaison avec Créteil-Préfecture sera mise en service en septembre 1974.

Jonction des lignes n° 13 et 14 entre Miromesnil et Invalides : les mises en service prévues sont : mars 1975 pour la section Miromesnil-Champs-Élysées, et mai 1977 pour la réalisation complète.

Prolongements des lignes n° 13 et n° 14 : les prolongements de la première jusqu'à Saint-Denis (basilique) et de la seconde jusqu'à Châtillon (à partir de la porte de Vanves) seront réalisés en mai 1976.

b) *Prolongements prévus ou à l'étude.*

La Régie préconise la réalisation de nombreux prolongements de lignes sur les secteurs les plus défavorisés de la banlieue.

Les études portent sur les opérations suivantes :

- Ligne n° 13 bis : de la porte de Clichy à Asnières et Gennevilliers ;
- Ligne n° 13 : de la basilique de Saint-Denis à Stains ;
- Ligne n° 7 : de la porte de la Villette à la Courneuve ;
- Ligne n° 5 : de l'église de Pantin à Bobigny ;
- Ligne n° 9 : de la mairie de Montreuil à Rosny-sous-Bois ;
- Ligne n° 8 : de Créteil à Bonneuil ;
- Ligne n° 7 : de la porte de la Villette à La Courneuve ;
- Ligne n° 4 : de la porte d'Orléans à Montrouge ;
- Ligne n° 14 : de Châtillon à Clamart et Vélizy ;
- Ligne n° 10 : de la porte d'Auteuil à la porte de Saint-Cloud ;
- Ligne n° 1 : du pont de Neuilly à Nanterre.

Cette liste n'est ni définitive ni limitative, les études concernant ces projets se trouvant à des stades très divers.

Votre commission se félicite de ces opérations mais elle s'inquiète de la surcharge qui ne manquera pas d'en résulter pour le métro parisien qui atteint déjà la limite de saturation physique aux heures de pointe. Elle souhaiterait donc savoir dans quelle mesure il est encore possible d'accroître la capacité de transport des rames, soit en augmentant le nombre des voitures — ce qui suppose un allongement des stations — soit en accélérant les cadences. L'exemple de plusieurs lignes déjà prolongées montre, en effet, qu'on ne peut demander à un réseau de faire face simultanément, et avec des moyens inchangés, au trafic intra-urbain et à la desserte de la banlieue.

4° RENFORCEMENT DES SERVICES D'AUTOBUS EN BANLIEUE ET GRANDE BANLIEUE

Dans sa zone d'activité, la Régie s'attache à développer son réseau et surtout à mieux le coordonner avec les dessertes ferroviaires.

A ce sujet, votre commission estime qu'une différence essentielle doit être faite entre la proche banlieue pouvant valablement être desservie par les autobus et la grande banlieue où les transports en commun ne pourront jamais jouer qu'un rôle complémentaire sauf à engager des dépenses sans commune mesure avec le trafic potentiel.

5° MODERNISATION DU RÉSEAU ACTUEL

a) *Augmentation de la capacité.*

La R. A. T. P. est évidemment consciente de la nécessité d'accroître la capacité de transport de ses lignes et elle met pour ce faire tous ses espoirs dans la technique d'exploitation des départs programmés qui permet de réduire les intervalles entre les trains de 1 minute 50 à 1 minute 30, procurant un gain de 20 % quant au nombre des voyageurs acheminés.

Ce procédé déjà appliqué aux lignes 7, 9, et 12 depuis 1972 et cette année aux lignes 1, 2, 3, 4 et 5 le sera en 1974 aux lignes n° 6 et n° 8, c'est-à-dire la quasi totalité du réseau.

b) *Amélioration du matériel et des installations.*

La Régie va poursuivre parallèlement l'amélioration du matériel roulant sur l'ensemble du réseau.

C'est ainsi que la ligne n° 6 sera totalement équipée de voitures sur pneumatiques avant la fin de 1974 tandis que les lignes n° 5, n° 9 et n° 12 seront progressivement dotées de wagons modernes.

Un effort important sera poursuivi également pour doter les installations d'escaliers roulants et améliorer l'éclairage et les revêtements.

Enfin, toutes les stations seront dotées à la fin de l'année prochaine d'un système de contrôle électronique des billets, le poinçonnage à main se trouvant, de ce fait, éliminé.

C. — Situation financière de la Régie en 1972 et 1973.

	1972	1973
1. — Recettes.		
Recettes d'exploitation :		
Recettes du trafic.....	1.293,07	1.273 »
Produits commerciaux et divers.....	225,47	244 »
Remboursement des pertes de recettes pour réductions tarifaires et non-augmentation des tarifs (1).....	1.358,33	(1) 1.627 »
Dont : Etat	760,67	936,8
Collectivités locales.....	324,58	400,2
Versement des employeurs.....	273,08	290 »
	2.876,87	3.144 »
2. — Dépenses.		
Frais de personnel.....	1.685,42	1.877 »
Impôts et taxes.....	436,78	474,2
Autres frais.....	313,27	348,3
Charges des emprunts et frais financiers.....	202,12	243,5
Dotations et aléas.....	216,73	227 »
	2.854,32	3.170 »
Solde	+ 22,55	— 26

(1) Les pertes de recettes dues au non-relèvement des tarifs s'élèvent à 1.009,83 millions de francs pour 1972 et 1.264 pour 1973.

Si l'on considère maintenant les recettes et produits accessoires du trafic au regard des dépenses, on constate que les dépenses sont couvertes par les recettes à 54,3 % pour le métro urbain, 32,3 % pour le réseau régional, 43 % pour les autobus et 47 % pour l'ensemble des services.

En se référant à ces chiffres, on observe, tout d'abord, que l'insuffisance des recettes de la régie est imputable pour l'essentiel à la *non-réévaluation des tarifs* qui aboutit au fait que le module est de l'ordre de la moitié du module d'équilibre.

Ainsi le Gouvernement paraît-il admettre de façon délibérée que la R. A. T. P. ne conserve plus que l'apparence d'une société astreinte à équilibrer son budget et devienne en fait un service

public financé à concurrence de 20 % par la collectivité parisienne (y compris les employeurs) et de 30 % par l'ensemble des contribuables français, la contribution des usagers ne représentant plus que 50 % des dépenses totales.

Les résultats concernant les différentes branches de la R.A.T.P. nous amènent, en outre, à constater que si la plus grande partie du déficit est imputable au réseau routier, la couverture relative des dépenses par les recettes est particulièrement faible en ce qui concerne le R. E. R. Ce résultat nous apparaît particulièrement inquiétant et nous aimerions recueillir sur ce point quelques explications et apaisements car les motifs qui expliquent l'exploitation difficile des autobus ne sauraient jouer pour un réseau ferré.

D. — Les déplacements en région parisienne.

Nous avons donné, l'an dernier, dans notre avis sur le budget, une évaluation des déplacements quotidiens en Région parisienne. Sur la base d'une étude plus récente, nous sommes aujourd'hui en mesure de vous fournir des indications portant cette fois sur les déplacements entre 17 heures et 19 heures, c'est-à-dire à l'heure de « pointe ».

Nombre de déplacements en période de pointe (départs de 17 à 19 heures).

MODES	PARIS vers Paris.	PARIS vers banlieue.	BANLIEUE vers Paris.	BANLIEUE vers banlieue.	TOTAL toutes liaisons.
	(En pourcentage.)				
Fer	0,5	12	2	4	5,5
Fer + autres.....	>	32,5	10,5	5,5	12
Autobus	0,5	15,5	2,5	13	10
Autobus + autres.....	12	2,5	4	0,5	3,5
Métro	60	15,5	19	1	18,5
Voitures particulières...	22	19,5	43,5	53,5	37
Ramassage, deux roues, divers	5	2,5	8,5	20,5	11,5
Total tous modes de transport	100	100	100	100	100
Soit en milliers de dépla- cements	650	780	266	1.300	2.985

Selon la même étude, le trafic entre Paris et la banlieue est appelé à croître de 15 à 20 % d'ici à 1985 et celui inter-banlieues de 50 % environ, ce qui confirme les tendances précédemment indiquées.

Deux constatations ressortent de ces chiffres. En premier lieu, même à ces heures de pointe où la plus grande partie des voyageurs sont des salariés rentrant à leur domicile, le nombre des utilisateurs de véhicules particuliers (autos et « deux roues ») l'emportent nettement sur ceux des transports en commun dans les déplacements à l'extérieur de Paris.

En second lieu, le métro — qui est pourtant à ce moment à sa limite de capacité — n'assure que 60 % des voyages à Paris et que 43,5 % du centre vers la banlieue, ce qui tend à montrer que ce mode de transport ne peut seul faire face aux besoins. Les autres modes de transport, et en particulier les automobiles et les « deux roues », apparaissent donc comme des compléments nécessaires de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour l'exercice 1974 concernant les transports terrestres.

ANNEXE

DESERTE DU SUD-EST DE LA FRANCE PAR RAMES AUTOMOTRICES
A TRÈS GRANDE VITESSE AU MOYEN D'UNE LIGNE NOUVELLE

