

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 1967.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1968, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

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, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Emile Aubert, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Marcel Mathy, François Monsarrat, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepied, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3^e législ.) : 426 et annexes, 455 (tomes I à III et annexe 26), 456 (tome X) et in-8° 65.

Sénat : 15 et 16 (tomes I, II et III, annexe 28) (1967-1968).

Lois de finances. — Transports - Transports routiers - Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) - Régie autonome des transports parisiens (R.A.T.P.).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — La S. N. C. F. :	
A. — <i>Contributions de l'Etat</i>	7
B. — <i>Situation financière</i>	7
C. — <i>Trafic de voyageurs et de marchandises</i>	9
D. — <i>Le programme d'investissements</i>	10
II. — Evolution du transport de marchandises et coordination	10
III. — Problème du rendement respectif des véhicules routiers et ferroviaires.	14
IV. — Le R. A. T. P. :	
A. — <i>Situation financière</i>	16
B. — <i>Les investissements</i>	17
1° <i>Le R. E. R.</i>	17
2° <i>Autres travaux intéressant le métropolitain</i>	18
3° <i>La ligne de Sceaux</i>	19
4° <i>Le réseau d'autobus</i>	20
C. — <i>Le trafic</i>	20

Mesdames, Messieurs,

Les modifications apportées à la structure gouvernementale et, notamment, la création d'un Ministère des Transports distinct de celui de l'Équipement, présentent à notre point de vue de sérieux inconvénients et nous constatons d'ailleurs qu'il n'a pas été, en fait, possible de séparer — comme on paraissait le souhaiter — le problème des infrastructures de celui de leur utilisation.

En effet, si la construction et l'entretien des routes, des ports maritimes et des voies navigables sont bien du ressort du Ministère de l'Équipement, la S. N. C. F. et la R. A. T. P., qu'il s'agisse de l'exploitation ou des installations fixes, sont placées sous la tutelle du Ministère des Transports. Dès lors, nous pouvons nous demander de quelle manière pourra se réaliser cette coordination des investissements, condition, à notre avis, première et indispensable de toute réorganisation des transports.

Comment, en effet, prétendre obtenir une répartition économiquement valable des trafics ferroviaire, routier, aérien et fluvial si, au départ, un arbitrage n'a pas été réalisé à l'échelon le plus élevé pour choisir, par exemple, entre la réalisation d'une liaison électrifiée rapide, le développement d'une ligne aérienne et la construction d'une autoroute ou, encore, entre la modernisation d'un canal et la pose d'un oléoduc ? Certes, on nous fera observer que ces choix pourront s'opérer au niveau du Premier Ministre ou à celui du Plan, mais l'expérience nous a montré que, faute d'une tutelle technique unique, *les arbitrages s'opéraient en fait rue de Rivoli à un échelon où les considérations financières — ou plutôt budgétaires — l'emportent trop souvent sur toutes autres y compris, d'ailleurs, les directives du Commissariat.* Ainsi nous craignons qu'on continue à voir les crédits d'investissement répartis, comme ils l'ont été pour les trois premières années du Plan, sans qu'il soit suffisamment tenu compte des véritables urgences et des orienta-

tions nouvelles du trafic, ainsi qu'il résulte du tableau suivant établi sur la base des crédits d'équipement inscrits aux budgets 1966 et 1967 :

CREDITS D'EQUIPEMENT OUVERTS pour les exercices 1966 et 1967.	VARIATION annuelle du trafic en 1965 et 1966.	POURCENTAGE d'exécution du Plan fin 1967.
Routes nationales.....	+ 8 à 10 %	16,5 %
Voies urbaines.....	+ 10 %	27 %
Voies navigables.....	+ 2,5 %	28,5 %
S. N. C. F.....	— 0,7 %	39,5 %
Aviation civile (1).....	+ 19 %	34 %

(1) Non compris l'Aéroport de Paris.

Ces réserves faites, nous allons maintenant examiner plus particulièrement la situation et les perspectives de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., dans le contexte général des transports intérieurs.

I. — La S. N. C. F.

Nous vous indiquerons, tout d'abord, les principales contributions accordées par l'Etat à la S. N. C. F. à des titres divers.

A. — CONTRIBUTIONS FINANCIÈRES ET REMBOURSEMENT DE SERVICES ACCORDÉS PAR L'ÉTAT A LA S. N. C. F.

	LOI de finances 1965.	LOI de finances 1966.	LOI de finances 1967.	LOI de finances 1968.
	(en millions de francs)			
I. — Insuffisance de recettes.				
Indemnité compensatrice pour non-application de majorations tarifaires.....	Mémoire.	Mémoire.	45,3	»
Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation	(1) 950,4	(2) 1.539,4	1.596,4	1.620
			(2) 1.641,7	1.620
II. — Indemnités conventionnelles.				
Lignes militaires	10	5	5	5
Entretien et renouvellement de la voie et installations fixes.....	940	1.040	1.090	1.160
Passages à niveau.....	16	18	20	21
Participation à certaines charges de retraite	565	555	668,3	818
III. — Remboursement de services.				
Remboursement de charges d'emprunt.	8	7,9	7,6	7,3
Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (familles nombreuses et pensionnés)	311	326	380,4	505
Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (militaires).....	200	211	212,4	229,3
Transport de charbon à tarif réduit..	29	24	17,9	9,8
Réparation des dommages de guerre..	17,5	9,6	Mémoire.	»

(1) 1.782 millions, compte tenu des crédits complémentaires accordés en cours d'année.

(2) Une dotation complémentaire inscrite au collectif 1967 portera vraisemblablement ce crédit à près de 2 milliards de francs.

B. — SITUATION FINANCIÈRE

Le soutien financier apporté directement par l'Etat à la S. N. C. F. aux titres : subvention pour la couverture du déficit

d'exploitation, infrastructure (1) et participation à certaines charges de retraite, évolue d'une année à l'autre de la manière suivante :

1967	3.400 millions de francs.
1968	3.598 — —

Différence 1967-1968. + 198 millions de francs.

La principale augmentation concerne la participation de l'Etat aux dépenses d'entretien de la voie qui progresse, à elle seule, de 70 millions de francs et la charge relative aux retraites qui augmente de 149,7 millions. On note, en revanche, une légère diminution du déficit proprement dit, soit 21,7 millions.

Quoi qu'il en soit, les dépenses et les recettes de la S.N.C.F. se présentent, pour 1966 et 1967, de la manière suivante (en millions de francs) :

	1966 prévisions.	1966 résultats.	1967 prévisions.
<i>Dépenses.</i>			
Personnels et charges sociales.....	8.007,60	8.058,80	9.413,10
Energie de traction.....	437 »	416,10	401,20
Matières et travaux.....	1.920,70	1.871 »	1.866,70
Impôts	420,90	412,70	449,50
Renouvellement	975,50	964 »	1.027 »
Charges financières.....	873,30	869,50	998,80
Autres dépenses.....	1.039 »	974,90	1.151,40
Total	13.674 »	13.567 »	14.307,70
<i>Recettes.</i>			
Produits du trafic (soit environ un tiers pour les voyageurs et deux tiers pour les marchandises).....	9.781 »	9.541,30	10.193,10
Recettes diverses.....	870,50	782,50	975 »
Contributions de l'Etat.....	1.674 »	1.693 »	1.872 »
Total	12.325,50	12.016,80	13.040,10
Versement de l'Etat et du district de Paris pour les transports de banlieue	»	80,90	»

(1) Non compris lignes militaires et passages à niveau.

Insuffisance prévue pour 1966.....	1.294,50	millions de francs.
Insuffisance constatée pour 1966...	1.469,30	— —
Insuffisance prévue pour 1967.....	1.267,50	— —

Comme pour les exercices précédents, la détérioration de la situation financière a résulté en 1966 d'une régression du trafic supérieure aux prévisions, qui s'est traduite par un volume de recettes inférieur de 240 millions de francs au chiffre attendu.

Le bilan prévisionnel de 1967 ayant été établi dans l'hypothèse d'une diminution de 3 % du trafic marchandises et de 1 % du transport de voyageurs, on peut espérer que l'insuffisance indiquée ne sera pas dépassée.

C. — LE TRAFIC FERROVIAIRE DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

Après avoir connu jusqu'en 1962 un développement rapide, spécialement dans le domaine des marchandises, le trafic ferroviaire reste depuis lors au même niveau, le mouvement du fret tendant même à décroître légèrement.

Le tableau suivant, dont les chiffres sont exprimés en milliards, résume cette évolution :

	1962	1963	1964	1965	1966
Voyageurs/kilomètres	35,8	36,8	37,8	38,3	38,4
Tonnes/kilomètres	61,2	63	65,3	64,6	64,1

Les premiers renseignements dont nous disposons pour 1967 confirment cette tendance puisque, selon les chiffres connus des huit premiers mois, les voyageurs/kilomètres se sont accrus de 0,34 % tandis que les tonnes/kilomètres ont diminué de 1,71 %.

Il est donc probable que le chiffre des unités de trafic réalisé en 1966 ne sera pas atteint : voyageurs/kilomètres : 38,7 — tonnes/kilomètres : 63.

Ainsi que nous le verrons plus loin, ces chiffres s'écartent sensiblement des prévisions établies en 1964 et les rédacteurs du rapport d'exécution du Plan actuellement en préparation estiment maintenant que le trafic du « rail » se situera en 1970 au voisinage de 38 milliards de voyageurs/kilomètres au lieu des 39 annoncés et de 60,5 à 67 milliards de tonnes/kilomètres au lieu de 75 à 80.

D. — LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS

Après avoir, peut-être à tort, consacré l'essentiel de ses crédits d'équipement aux installations fixes et aux engins de traction électrique, la S. N. C. F. fait porter aujourd'hui son effort principal sur *la modernisation de son parc de voitures et de wagons*.

C'est ainsi que 8.500 wagons seront commandés en 1968 contre 7.520 en 1967.

Cette évolution est particulièrement marquée pour l'électrification qui ne représentera plus, en 1967, que 9 % environ des dépenses et 2,3 % des engagements (contre 9 % en 1967).

De ce fait, les opérations nouvelles entreprises cette année à ce titre se limiteront aux liaisons Argenteuil—Gagny et Dole—Mulhouse.

Ainsi, la longueur des lignes électrifiées, qui atteint à ce jour 8.736 kilomètres, tend progressivement vers 9.000 kilomètres, le réseau devant prendre sa physionomie définitive avec la mise sous tension des liaisons Paris—Le Havre, Dole—Mulhouse et Marseille—Nice auxquelles s'ajouteront sans doute les sections Montauban—Bordeaux et Bourg—Dijon.

La diesélisation progressive du réseau est également poursuivie, l'élimination totale de la traction à vapeur étant toujours prévue pour 1972-1973.

Cependant, en raison d'une certaine compression des investissements ramenés de 1.797 millions de francs à 1.600 millions et du renchérissement du coût des travaux, il est improbable que les objectifs fixés par le Plan soient effectivement atteints.

*
* *

II. — L'évolution du transport de marchandises et la coordination des transports.

Le Ministre des Transports a manifesté récemment son étonnement de voir le trafic routier de marchandises dépasser de 4 milliards de tonnes/kilomètres les prévisions du Plan, tandis que les résultats du « rail » sont inférieurs du même chiffre au

tonnage kilométrique annoncé par nos experts. Cette réaction prouve, s'il en était besoin, que *les avis de notre Commission ne connaissent pas, en haut lieu, une bien grande audience*, car nous n'avons cessé, depuis plusieurs années, de manifester notre surprise de voir le Commissariat du Plan établir avec une remarquable constance des prévisions de transport sans cesse démenties par les faits.

C'est ainsi, rappelons-le encore une fois, que le IV^e Plan avait annoncé, pour 1965, un trafic ferroviaire de marchandises de 73 milliards de tonnes/kilomètres, alors que le chiffre atteint a été de 64,6. Or, en dépit de cette erreur considérable qui ramenait la progression de 26 % à 10 %, on nous annonçait, et le plus sérieusement du monde, pour 1970 un volume de trafic se situant entre 75 milliards de tonnes/kilomètres (hypothèse basse) et 80 (hypothèse haute), alors que le chiffre atteint pour 1967 se situera probablement autour de 63 !

Du côté de la route, les erreurs ne sont pas moins importantes mais en sens inverse. En effet, dès 1966, première année du V^e Plan, *le trafic routier de marchandises à plus de 50 kilomètres avait dépassé « l'hypothèse basse » retenue par les experts pour 1970* avec 40,2 milliards de tonnes/kilomètres contre 40 et il est probable que le niveau maximum prévu, soit 48 milliards de tonnes/kilomètres, sera dépassé dès 1968.

La navigation intérieure « parente pauvre des transports » reste, en revanche, la seule fiche de consolation de nos prévisionnistes avec un rythme annuel d'accroissement voisin du taux annoncé.

La structure de nos transports de marchandises va donc se trouver bouleversée, le fait principal à noter étant le recul du rail dont la part tombera probablement, cette année, au-dessous de 48 %, alors qu'elle était encore de 58 % en 1962.

Certes, ces chiffres tiennent compte de l'activité du camionnage qui, s'exerçant sur des distances réduites, ne peut être considéré comme concurrençant la S. N. C. F. ; mais il faut savoir que, de 1962 à 1966, la progression du trafic routier a été beaucoup plus rapide (+ 66,6 %) pour les envois à plus de 150 kilomètres que pour les autres (+ 19 %).

Cette évolution est-elle surprenante ou anormale ? Là encore nous répondons par la négative, car la France ne fait, dans ce domaine, que s'aligner sur les nations économiquement développées

qui l'entourent, ainsi qu'il ressort du tableau suivant montrant l'évolution de la part respective du rail et de la route en Allemagne, en Italie et en Grande-Bretagne, de 1960 à 1964 :

PAYS	ANNEES	FER	ROUTE
		(En pourcentage.)	
Allemagne	1960	42	28
	1964	38	33
Italie	1960	29	70
	1964	25	72
Royaume-Uni	1960	42	58
	1964	16	84

Ayant ainsi montré comment se présente et évolue le transport de marchandises, il nous reste à dire dans quelle mesure et par quels moyens, l'Etat doit et peut agir.

Tout d'abord, il apparaît aujourd'hui reconnu par tous, du moins en France, que la finalité de la coordination des transports doit être *le développement harmonieux du territoire*, développement obtenu par une utilisation au meilleur coût pour la Nation des infrastructures existantes ou à créer. Ceci signifie notamment que l'Etat renonce à envisager le problème en fonction de l'équilibre financier du « rail » sous le prétexte, d'ailleurs fort compréhensible, que le déficit éventuel de celui-ci est directement à sa charge.

Une fois admise cette neutralité qui réclame, nous le reconnaissons, une certaine abnégation de la part du Ministre des Finances, il convient d'examiner avec soin les charges et obligations de chacun pour réaliser ce qu'il est convenu d'appeler *l'égalité des conditions de concurrence*. C'est dans cette optique que travaille la Commission des Comptes des transports de la Nation et que la « Commission Laval » a cru devoir recommander l'adoption d'une surtaxe sur les véhicules lourds.

Nous ne disposons pas, dans le cadre de cette courte étude, des moyens et du temps nécessaires pour faire un tour complet du problème, mais nous voudrions cependant rappeler qu'une coordination valable suppose, dans l'intérêt même des usagers, à la fois une compétition commerciale active et dynamique et une collaboration aussi développée que possible sur le plan technique.

Or, que constatons-nous sur ce point ?

— *du côté de la S. N. C. F., une routine et un conformisme regrettables* laissant peu de place aux préoccupations commerciales, attitude s'expliquant aisément par l'origine exclusivement scientifique de l'encadrement, enfin une foi quasi-mystique dans la supériorité du chemin de fer ;

— *du côté des transporteurs routiers, à côté de quelques sociétés solidement charpentées, une majorité d'artisans sans formation économique suffisante* et, par conséquent, *sans défense vis-à-vis de leurs gros clients ou des affréteurs, travaillant le plus souvent au voisinage, et parfois même au-dessous, de leur prix de revient.*

Aussi nous apparaît-il que toute coordination, à moins d'être simplement contraignante donc stérilisante, suppose un effort de réorganisation dont le premier stade serait la profonde revision de la Convention de 1937 liant l'Etat à la S. N. C. F., la transformation de cette dernière en société vraiment commerciale disposant notamment des plus larges libertés dans le domaine tarifaire, un contrôle efficace de l'activité des affréteurs, un encouragement au regroupement des transporteurs, enfin, une aide sous toutes ses formes aux constructeurs et aux utilisateurs de matériels rail-route et de « containers ».

Faute d'entreprendre une telle action, force serait de recourir à des formules résolument autoritaires comme celles préconisées récemment en Allemagne et en Angleterre associant la fermeture d'un kilométrage important de lignes avec une sévère taxation des « poids lourds » et l'interdiction faite aux routiers de transporter une gamme étendue de produits « réservés » au rail et à la voie d'eau. Mais une telle méthode tournerait résolument le dos à l'espèce de charte des transports adoptée à Bruxelles le 22 juin 1965, qui fondait la coordination sur le libre choix de l'utilisateur et nous serions bien surpris qu'elle soit adoptée, dans les pays considérés, avant même d'être combattue par les instances du Marché Commun.

III. — Le problème du rendement respectif des véhicules routiers et ferroviaires.

A l'heure où l'on mesure la valeur d'une activité à sa productivité, il nous est apparu intéressant d'établir une comparaison entre le rendement des matériels ferroviaire et routier, calculé en tonnes/kilomètres produites par tonne de charge utile offerte.

Sur la base des renseignements fournis par l'annuaire statistique des transports *pour l'année 1965*, nous avons pu établir le tableau suivant :

	CAPACITE en 10 ⁸ tonnes de charge utile.	T.R.A.F.I.C. en 10 ⁸ tonnes/ kilomètres.	TONNES/ KILOMETRES par tonne de charge utile.
Transport public routier.....	972,8	26	26.726
Transport privé routier.....	2.451,9	20,9	8.524
S. N. C. F. :			
Wagons S. N. C. F.....	7.030	40	5.690
Wagons de particuliers.....	2.030	24,6	12.118

Sans méconnaître le caractère quelque peu artificiel d'une comparaison entre des wagons, véhicules « morts » tractés et des véhicules routiers pour la plupart automoteurs, on peut cependant constater qu'en prenant pour base le *rendement* à la tonne/kilomètre du wagon S. N. C. F., on obtient les chiffres suivants :

Wagon S. N. C. F.....	1
Camion privé routier.....	1,5
Wagon de particuliers.....	2,1
Camion de transport public.....	4,7

Un autre élément de comparaison nous est fourni par l'appréciation du *rendement financier de la tonne kilométrique* qui serait sur la base 1 pour le rail, de 2,5 pour les transporteurs publics routiers. Mais une telle différence résulte beaucoup de la qualité des marchandises, la route acheminant des produits relativement plus chers et laissant au rail les matériaux de moindre qualité suivant une technique qu'on a appelé d'un terme imagé : « l'écrémage ».

Sur le plan du seul transport ferroviaire, on constate, par ailleurs, que *le trafic acheminé par les wagons de particuliers s'accroît de façon régulière* et dépasse même, pour la première fois, en tonnage celui des wagons de la S. N. C. F.

Etant donné, par ailleurs, que les sociétés propriétaires ou locataires de ces wagons paraissent retirer de substantiels avantages ou bénéfices de l'exploitation de ces matériels, il semble que le transport ferroviaire, lourdement déficitaire pour l'Etat, ne présente pas les mêmes inconvénients pour certains de ses utilisateurs, que ceux-ci travaillent pour leur propre compte ou pour celui d'autrui.

Nous souhaiterions être éclairés sur ce point qui nous paraît fort important, car une première approche de la question donne à penser, soit que le matériel ferroviaire courant reste mal utilisé, soit que les contrats de traction consentis aux utilisateurs ou aux locataires de matériels n'appartenant pas à la S. N. C. F. devraient être sérieusement révisés.

IV. — La R. A. T. P.

A. — SITUATION FINANCIÈRE

Compte tenu de l'importante augmentation de tarif intervenue le 15 juillet dernier (augmentation du module d'application de 18,5 à 30 centimes et réforme de la structure tarifaire du réseau de surface), les participations suivantes de l'Etat et des collectivités de la région des transports parisiens sont à prévoir, respectivement, pour les exercices 1967 et 1968 :

	BUDGET 1967 Situation probable en fin d'année.			BUDGET DE 1968 Prévisions.		
	Etat.	Collecti- vités locales.	Ensemble.	Etat.	Collecti- vités locales.	Ensemble.
	(En millions de francs.)					
Remboursements divers.	123,5	51	174,5	159,3	65,7	225
Indemnité compensatrice.	368,9	158,1	527	311,5	133,5	445
Totaux	492,4	209,1	701,5	470,8	199,2	670

Il y a lieu toutefois de préciser que le projet de budget de la R. A. T. P. pour 1968 ne sera définitivement établi qu'à la fin du mois d'octobre, lors de sa présentation au Conseil d'administration de la Régie.

Quoi qu'il en soit, les résultats obtenus sur le compte d'exploitation paraissent maigres, puisque le montant total des sommes allouées à la R. A. T. P., qui était de 741 millions de francs en 1966, ne se trouve réduit que de 5,5 % en 1967, la diminution devant toutefois atteindre 9,4 % en 1968 où les mesures prises porteront pleinement leur effet.

Cette amélioration assez décevante de la situation financière s'explique aisément si l'on considère qu'une partie importante des sommes allouées à la R. A. T. P. est constituée par des rembourse-

ments de réductions tarifaires imposées à la Société, remboursements dont le montant se trouve automatiquement relevé dans la même proportion que les tarifs.

Par ailleurs, et pour apprécier pleinement les résultats obtenus, il convient de rappeler que dans l'hypothèse du maintien du module à son niveau du 1^{er} juillet dernier, le montant du déficit aurait été probablement de 20 % supérieur au chiffre prévu pour 1968.

Il semble cependant qu'il faudra procéder, dans le cadre de la recherche de la vérité des prix, à de nouveaux ajustements tarifaires.

B. — LES INVESTISSEMENTS

La R. A. T. P. continue à être engagée dans un important effort de modernisation. Les travaux entrepris concernent principalement le secteur ferroviaire et visent à faire de l'ancien métro de Paris le réseau de desserte de la région parisienne.

1° *Le R. E. R.*

La moitié des crédits engagés sont destinés, en premier lieu, au *Réseau express régional* sur lequel les travaux se poursuivent, tant sur la section Saint-Germain—Auber que sur celle devant relier la Nation à Boissy-Saint-Léger, tandis que des sondages sont opérés sur la branche Auber—Nation dont la réalisation est, pour le moment, différée au VI^e ou même au VII^e Plan. La mise en service des sections Défense—Etoile et Nation—Vincennes—Boissy-Saint-Léger est toujours prévue pour la fin de 1969 ou le début de 1970, mais il faudra atteindre 1971 ou 1972 en ce qui concerne les liaisons Saint-Germain—Défense et Etoile—Auber.

Ainsi, pendant au moins cinq ou six ans, le R. E. R. sera en fait formé de deux tronçons et l'on peut craindre dans ces conditions que l'afflux considérable de voyageurs aux deux terminus provisoires d'Auber et de Nation ne crée de sérieuses difficultés quelles que soient les mesures prises pour faciliter l'éclatement du trafic en ces deux points critiques.

2° *Autres travaux de modernisation entrepris sur le métro.*

1. Les installations fixes.

Indépendamment de la construction des deux branches Est et Ouest du Réseau Express Régional, l'amélioration des lignes du métropolitain est activement poursuivie par la R. A. T. P. depuis plusieurs années et diverses mesures sont actuellement en cours :

— prolongement de la ligne n° 3 de Gambetta jusqu'à Bagnolet (station Gallieni) desservant le parking et la gare d'autobus construits en raccordement, sur le boulevard périphérique, de l'« Antenne de Bagnolet » ;

— prolongement de la ligne n° 8 de Charenton-Ecoles au carrefour de l'Echat, à Créteil, devant servir d'amorce à une liaison entre Paris et le chef-lieu du Val-de-Marne ;

— prolongement de la ligne n° 13 dans Paris, de Saint-Lazare à Saint-Augustin, permettant d'améliorer le fonctionnement du terminus actuel à Saint-Lazare et de resserrer l'intervalle des trains sur la ligne ;

— débranchement de la branche Pré-Saint-Gervais de la ligne n° 7, opération ayant pour effet de renforcer le service sur la branche de la Porte-de-la-Villette, très chargée en raison de l'importance du terminus d'autobus ; la correspondance à Louis-Blanc, entre la branche détachée et la branche principale, s'effectuera à quai pour les deux sens de circulation ;

— remaniement de la station Etoile, ayant pour objet de faire de celle-ci un simple point de passage sur la ligne n° 6 en reportant les installations terminales à la station Kléber ;

— adaptation de la station Montparnasse-Bienvenue au déplacement de la gare S. N. C. F., notamment par la construction d'un couloir équipé de trois trottoirs roulants de 185 mètres de longueur ;

— équipement de nombreuses stations en appareils élévateurs.

2. Le matériel roulant.

Pour permettre d'accélérer le renouvellement du parc actuel du matériel roulant du réseau métropolitain, dont 20 % environ date encore d'avant 1914, la Régie a défini les caractéristiques d'un matériel de type classique, mais moderne et à hautes performances, qui permettra d'accélérer la modernisation du réseau.

L'équipement des lignes en matériel sur pneumatiques impose, en effet, la transformation des voies, qui est une opération longue et assez onéreuse puisqu'elle n'est possible que de nuit, à raison de trois heures de travail effectif quotidien. L'équipement complet du réseau en matériel sur pneumatiques ne pourrait ainsi s'effectuer qu'à raison d'une ligne tous les trois ans, par suite notamment du nombre des trains de travaux à utiliser simultanément.

Le renouvellement du parc, par utilisation d'un matériel moderne classique, peut s'effectuer à une cadence beaucoup plus rapide puisqu'il n'appelle aucune transformation de la voie ; il pourrait atteindre, sous réserve de l'obtention des crédits nécessaires, une ligne par an ou deux lignes tous les trois ans. Le matériel sur pneumatiques garde cependant son intérêt pour des lignes nouvelles et son utilisation éventuelle reste à l'étude pour la modernisation de certaines lignes aériennes.

La Régie a passé, au mois de juillet 1966, à deux groupes de constructeurs, commande de deux rames prototypes de type classique « tête de série », dont l'une construite en acier inoxydable, de manière à expérimenter sur le réseau métropolitain ce type de construction. Cette commande a été suivie, dès le début de janvier 1967, par celle de 40 rames de 5 voitures. Ce matériel sera à adhérence totale — toutes voitures motrices — et comportera un équipement de traction à freinage rhéostatique ; il aura ainsi des performances sensiblement équivalentes à celles du matériel sur pneumatiques.

Les premières rames sont en cours de livraison. Une première ligne pourra ainsi être modernisée dans le courant de 1968 plus rapidement et à un prix moins élevé qu'en utilisant du matériel sur pneumatiques.

3° *La ligne de Sceaux.*

La ligne de Sceaux fait l'objet d'un effort particulièrement important dans le domaine de l'exploitation et dans celui de l'équipement pour permettre l'augmentation de la capacité de transport par le resserrement des rafales et l'allongement des trains.

Cette capacité a été accrue de 10 % depuis le 1^{er} octobre dernier, grâce à la mise en service de 10 éléments de 3 voitures du type R. E. R., qui a permis une diminution de l'intervalle entre les rafales de dix à neuf minutes. Elle sera encore accrue dans les

mois qui viennent du fait de la mise en service progressive de nouvelles rames du même type et passera alors de 27.000 à 30.000 voyageurs par rame et par jour.

En outre, les travaux d'allongement de certains quais entrepris au mois de juillet 1966 permettront bientôt la mise en circulation de trains de 9 voitures au lieu de 6.

D'importants travaux sont en cours à la station Denfert-Rochereau (modification des quais et des couloirs de correspondance) et à Montrouge (agrandissement et modification des ateliers).

Enfin la nouvelle station des Baconnets est en cours de construction entre Massy-Verrières et Fontaine-Michalon.

Il pourra ainsi être fait face dans de bonnes conditions à l'accroissement considérable de trafic qui s'est manifesté entre 1964 et 1966 sur cette liaison du fait de la construction de « grands ensembles » dans la zone qu'elle dessert.

Enfin, le prolongement de la ligne au Nord de la gare du Luxembourg jusqu'à un point d'échange nouveau à l'intérieur de Paris fait actuellement l'objet d'études précises.

4° Le réseau d'autobus.

Sur le réseau de surface, l'effort paraît plus modeste et il semble que la Régie ne soit guère encouragée dans ce domaine par les difficultés de la circulation et la concurrence des véhicules privés.

C. — EVOLUTION DU TRAFIC

L'évolution du trafic sur les réseaux ferroviaires et routiers a été la suivante au cours des cinq dernières années :

Voyageurs (en millions).

	1962	1963	1964	1965	1966
Réseau métropolitain	1.130	1.182	1.187	1.202	1.189
Ligne de Sceaux	45,8	48	50,7	52,9	53,5
Réseau routier	769,9	758,6	757,8	751	732,9
Ensemble des réseaux	1.945,7	1.988,6	1.995,5	2.005,9	1.975,4

On constate, à la lecture de ces chiffres, que le trafic du métro reste à peu près stationnaire depuis quatre ans, malgré l'accroissement constaté sur la ligne de Sceaux. Ce plafonnement d'activité s'explique, comme nous l'avons déjà dit les années pré-

cédentes, par une généralisation progressive de la journée continue déterminant des creux de plus en plus accentués en milieu de journée et des « pointes » toujours aussi critiques le matin et surtout le soir (entre 18 heures et 20 heures).

C'est ainsi que le nombre de voyageurs transportés en 2^e classe pendant les deux heures d'affluence maximale est passé de 388.000 en 1962 à 436.000 en 1966.

Cependant la modernisation et l'augmentation de capacité des lignes n° 1 et n° 4 ont permis d'améliorer sensiblement la situation sur ces liaisons particulièrement chargées.

Nous souhaiterions donc connaître les intentions de la Régie quant à la modernisation d'autres lignes également très fréquentées, telles que la n° 9 (Pont de Sèvres—Montreuil) ou n° 3 (Pont de Levallois—Porte des Lilas). Même, en effet, si on doit renoncer pour des raisons techniques à la solution du train sur pneu, il semble que la mise en œuvre des voitures mieux aménagées dont on nous annonce l'introduction prochaine sur le réseau et de convois de six wagons permettra d'augmenter sensiblement le débit actuel.

Quant au trafic des autobus, nous constatons une fois de plus qu'il se maintient péniblement à son niveau de 1962 en dépit de son accroissement sur la banlieue plus que neutralisé dans Paris « intra muros ».

Nous attendons avec intérêt sur ce point l'incidence combinée de la nouvelle structure tarifaire, faite pour décourager les petits parcours, et de la création des couloirs prioritaires inaugurée à Paris sur les grands axes.

Mais nous pensons que la création aux portes de Paris de vastes parkings si possible gratuits contribuerait mieux encore à l'amélioration de la circulation en dissuadant les automobilistes banlieusards de pénétrer dans le centre. L'utilisation du produit des contraventions permettrait, sans nul doute, de financer, au moins en partie, de telles opérations.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1967, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P.

ANNEXE I

Rentabilité de la grande vitesse dans le transport ferroviaire de voyageurs.

Depuis de nombreuses années, la S. N. C. F. s'est efforcée d'améliorer la qualité des services voyageurs rapides en offrant à sa clientèle des horaires mieux adaptés à ses besoins, un confort accru et surtout une plus grande vitesse commerciale.

Une telle politique est économiquement étayée sur la très bonne rentabilité de l'ensemble des services rapides et express pour lequel la recette nette au voyageur-kilomètre dépasse de plus de 60 % le coût marginal. Ce boni est encore plus élevé pour les trains les plus rapides pour lesquels il atteint ou peut même dépasser le double du coût marginal.

L'accroissement de la vitesse commerciale correspond par ailleurs à un désir très net de la clientèle qui, de plus en plus sensibilisée par la valeur économique du temps, est disposée en contrepartie à acquitter les suppléments de prix que la vitesse peut entraîner. C'est ainsi que dans les cinq dernières années on a vu le nombre de « suppléments » perçus dans les trains les plus rapides augmenter de plus de 40 %.

Jusqu'en 1967 les accroissements de vitesse avaient été réalisés avec des moyens de types classiques ne nécessitant, tant du point de vue du matériel roulant que de la signalisation, que des aménagements de faible importance.

A la suite d'essais prolongés, la S. N. C. F. a, pour la première fois en 1967, dépassé en service commercial les limites de vitesse pratiquées jusque-là (150 km/h et exceptionnellement 160 km/h) en faisant circuler le train « Capitole » à 200 km/h entre Les Aubrais et Vierzon, cependant que sur d'autres sections de son parcours les vitesses étaient relevées au maximum « classique ». Les gains de temps réalisés étaient de 20 minutes sur Paris—Limoges (400 km parcourus en 2 h 54) et de 40 minutes sur Paris—Toulouse (713 km parcourus en 6 heures).

Le bilan économique prévisionnel avait montré que, sans augmentation de fréquentation, l'accélération du Capitole apportait à la collectivité, sous forme de gain de temps pour les usagers, un bénéfice très net. Le bilan pour l'entreprise dépend bien entendu du niveau tarifaire et de la fréquentation réelle.

Or, dans un calcul portant sur une période toute récente (16 septembre-15 octobre 1967), comparée à la période correspondante de l'année 1966 (donc avant accélération) ont été évalués :

— les dépenses entraînées par l'augmentation de vitesse comprenant, d'une part les dépenses d'exploitation : consommation supplémentaire d'énergie, entretien spécial du matériel roulant et de la voie et, d'autre part, les amortissements des investissements consentis sur les installations fixes et le matériel roulant ;

— les suppléments de recettes nettes provenant de l'accroissement du trafic du Capitole entre les deux périodes et de la perception du supplément tarifaire institué lors de son accélération. Bien que l'accroissement de trafic ait été atténué du nombre de voyageurs qu'on peut estimer s'être reportés d'autres trains sur le Capitole, il reste néanmoins très important (30 %).

Au total les suppléments de recettes nettes ont été évalués à 298.000 F et les suppléments de dépenses à 84.000 F laissant ainsi pour les trente jours étudiés un bénéfice de 214.000 F.

Si l'on ajoute à ce bilan le fait que la recette au voyageur-kilomètre, avant accélération, atteignait presque le double du coût marginal, on mesure tout l'intérêt de la poursuite de cette politique de grandes vitesses.

ANNEXE II

REPARTITION DES TONNAGES EXPEDIES PAR LA S. N. C. F.

Principales natures de marchandises (trafic commercial seul).

	1966	1965	1964	1938	VARIATIONS en pourcentage de 1966 par rapport à :	
					1965	1938
					(En millions de tonnes.)	
Céréales et denrées non périssables..	7,30	7,97	8,30	3,87	— 8,4	+ 89
Fruits et légumes. — Denrées périssables	5,61	6,06	5,64	3,40	— 7,4	+ 65
Boissons	6,73	6,36	6,27	2,85	+ 5,8	+ 136
Combustibles minéraux.....	40,7	43,8	46,8	37,1	— 7,1	+ 9,7
Bois de construction, combustibles végétaux	4,05	4,42	4,56	4,84	— 8,4	— 16
Véhicules et matériel assimilé.....	2,64	2,38	2,48	»	+ 11	»
Matériaux de construction.....	18,4	18,1	18,1	8,73	+ 1,7	+ 111
Pierres et terres.....	6,42	6,45	7,32	2,32	— 0,5	+ 177
Minerais	36,1	39,2	41,7	20,3	— 7,9	+ 78
Produits métallurgiques.....	30,5	30,6	32,5	10,3	— 0,3	+ 196
Hydrocarbures	13,0	11,9	11,6	2,93	+ 9,2	+ 344
Produits chimiques.....	9,50	8,92	8,52	1,54	+ 6,5	+ 517
Amendements et engrais.....	15,1	15,2	15,7	7,44	— 0,7	+ 103
Groupages, détail et colis.....	6,90	6,88	7,03	7,04	+ 0,3	— 2,0
Indice de la production industrielle (y compris le bâtiment).....	332	310	304	100	»	»

ANNEXE III

ÉLECTRIFICATION



- Lignes électrifiées au 31-12-66
- - - Lignes en cours d'électrification
- Autres sections à l'étude

