

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1970.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1971, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XI

Transports.

I. — TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Auguste BILLIEMAZ,

Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1376 et annexes, 1395 (tomes I à III et annexe 31), 1400 (tome XVI) et in-8° 308.

Sénat : 53 et 54 (tomes I, II et III, annexe 28) (1970-1971).

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

SOMMAIRE

	Pages.
I. — La S. N. C. F.	4
A. — Crédits budgétaires affectés à la S. N. C. F. au titre du Ministère des Transports	4
B. — Bilan de la société en 1969 et prévisions pour 1970.....	5
C. — Evolution du trafic.....	6
D. — Le projet de liaison Paris—Lyon par turbotrain.....	8
E. — Les fermetures de lignes.....	14
 II. — La R. A. T. P.	 16
A. — Evolution du transport de personnes dans la région parisienne..	16
B. — Nécessité d'un choix entre transports en commun et transports privés	17
C. — Principales opérations intéressant la R. A. T. P. prévues au VI ^e Plan.	18
D. — Parkings de dissuasion	19
E. — Le trafic du métro et des autobus.....	21
F. — Situation financière de la R. A. T. P.	22

Mesdames, Messieurs,

L'examen des chapitres budgétaires concernant les transports terrestres est pour nous l'occasion de donner chaque année un certain nombre de renseignements et notre point de vue sur la situation de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P.

En ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer, nous étudierons plus particulièrement son activité générale et les incidences de son projet de construction d'une ligne nouvelle de Paris à Lyon.

Au sujet de la R. A. T. P., nous verrons comment se situent l'activité et les perspectives de cette entreprise dans le cadre de la région parisienne.

I. — S. N. C. F.

A. — Crédits budgétaires affectés à la S. N. C. F.
au titre du Ministère des Transports.

Les dotations budgétaires accordées pour l'exercice 1971 à la S. N. C. F. ont été établies conformément aux dispositions nouvelles devant régler les rapports financiers de l'Etat et de cette société telles qu'elles ont été définies par l'échange de lettres, en date des 16 et 25 juillet 1969, entre le Gouvernement et le Président de cette entreprise.

Nous noterons cependant que l'avenant à la Convention de 1937, qui doit reprendre l'essentiel des modifications visées plus haut, n'a pas encore été définitivement arrêté, en raison notamment des observations présentées par la Commission des Communautés européennes.

Pour tenir compte de ces dispositions nouvelles, nous présentons les crédits sous trois grandes rubriques : déficit d'exploitation, charges d'intérêt général et remboursement de services rendus :

	1970	1971
	(En millions de francs.)	
I. — <i>Déficit d'exploitation</i>	766	575
II. — <i>Charges d'intérêt général</i> :		
a) Contribution aux dépenses d'entretien et d'exploitation (y compris les lignes militaires).....	1.123,2	1.180
b) Charges relatives aux passages à niveau publics.....	260	280
c) Charges supplémentaires de retraites.....	2.190	2.405
III. — <i>Remboursement des services rendus dans un but d'intérêt public</i> :		
a) Compensation au refus d'augmenter les tarifs en banlieue parisienne....	53,8	15
b) Prise en charge du déficit marginal des services omnibus dont l'Etat a refusé la fermeture et déficit provisoire des services de remplacement.....	25	150
c) Transport à titre gratuit et réduction de tarif (non compris militaires et divers)	555	590
Total général.....	4.973	5.195

Ainsi qu'on peut le constater, si le déficit d'exploitation proprement dit se trouve bien réduit d'un quart, de façon à disparaître totalement de 1970 à 1973 inclus, le total des sommes inscrites au budget des transports au titre de la S. N. C. F. a encore progressé de façon, il est vrai, moins marquée que précédemment. On notera, en particulier, que la subvention accordée à la S. N. C. F. pour soutenir sa caisse de retraites va atteindre l'an prochain le chiffre considérable de 2,4 milliards de francs, soit plus de deux fois le montant du budget de la Justice.

B. — Bilan de la Société en 1969 et prévisions pour 1970.

	1969 Résultats.	1970 Prévisions (1).
	(En millions de francs.)	
<i>Recettes.</i>		
Produits du trafic.....	11.704,50	12.699,50
Contributions de l'Etat.....	2.233	2.502
Recettes diverses	1.140,50	1.307
	15.078	16.508,50
Versements de l'Etat ou des collectivités locales destinés à couvrir l'insuffisance d'exploitation du trafic des voyageurs dans la zone d'action du Syndicat des transports parisiens.....	»	»
<i>Dépenses.</i>		
Personnel et charges sociales.....	9.728,60	10.393,20
Energie de traction.....	383,60	368,80
Matières et entreprises de travaux.....	1.616,60	1.749,40
Impôts	2.029,50	2.163,30
Charges de renouvellement.....	832,90	893
Charges financières	1.269	1.343
Autres dépenses	1.189,30	1.458,80
	17.049,50	18.369,50
Insuffisance d'exploitation des catégories de transport autres que celles comprises dans la zone du Syndicat des transports parisiens.....	1.971,50	1.861

(1) Révision budgétaire de juillet selon les dispositions conventionnelles actuellement encore en vigueur.

C. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1968 ET 1969

a) *Voyageurs.*

La comparaison des trafics réalisés en 1967, 1968 et 1969 s'établit comme suit (en milliards de voyageurs/kilomètre) :

	1967	1968	1969
Banlieue de Paris.....	5,97	5,68	6,18
Autres lignes.....	32,40	30,19	32,96
Total	38,37	35,87	39,14

Pour l'année 1969, seul le trafic de voyageurs se décompose de la façon suivante par catégorie de relations :

	(En milliards de voyageurs/kilomètre.)
Banlieue de Paris.....	6,18
Banlieue des grandes métropoles régionales.	1,19
Rapides et express.....	27,77
Omnibus et autres.....	3,93
Services routiers de remplacement.....	0,07

Cette répartition nous permet d'apprécier notamment la part de l'avion dans les transports publics interurbains, en 1969, soit 4,7 % (1,4 milliard de voyageurs/kilomètre sur 29,2).

Voici d'ailleurs, pour quelques liaisons radiales choisies parmi les plus importantes, comment se situe le trafic respectif de l'avion et du chemin de fer en 1969 :

	F E R	A I R (Air France et Air-Inter seulement.)
	(En milliers de voyageurs.)	
Paris—Lyon	728	363
Paris—Marseille	576	364
Paris—Nice	287	495
Paris—Toulouse	382	224
Paris—Bordeaux	575	175
Paris—Lille	959	21
Paris—Strasbourg	370	72

Comme on peut l'observer, la part de l'avion dépend essentiellement de la longueur des étapes.

On notera, par ailleurs, que le nombre de voyageurs acheminés par le rail reste à peu près stationnaire tandis que celui effectué par avion progresse de 15 à 20 % par an. C'est ainsi que, de 1967 à 1969, le trafic ferroviaire est passé de 708.000 à 728.000 sur Paris—Lyon, de 660.000 à 576.000 sur Paris—Marseille et de 333.000 à 287.000 sur Paris—Nice, tandis que, par voie aérienne, il progressait, respectivement, sur les mêmes liaisons, de 288.000 à 363.000, de 323.000 à 364.000 et de 435.000 à 495.000.

Cependant, les résultats enregistrés pour 1969 sur l'ensemble du réseau sont très satisfaisants et la S. N. C. F. enregistre même le plus haut niveau de trafic jamais atteint.

b) *Marchandises.*

Le trafic évalué en tonnes/kilomètre a évolué comme suit de 1967 à 1969 :

	1967	1968	1969
Tonnes (millions)	228,68	229,05	242,67
Tonnes/kilomètre (milliards).....	62,91	62,95	67,21

La progression apparaît dans ce domaine particulièrement remarquable et le niveau atteint est, là aussi, nettement supérieur aux valeurs maximales enregistrées dans le passé.

2° PREMIERS RÉSULTATS CONNUS POUR 1970

Une comparaison établie sur la base des résultats des huit premiers mois des années 1969 et 1970 donne les indications suivantes :

a) *Voyageurs.*

	VOYAGEURS (106)	VOYAGEURS/ KILOMETRE (109)
Huit mois 1969.....	398,78	26,4
Huit mois 1970.....	408,12	27,73

b) *Marchandises.*

	TONNES (106)	TONNES/ KILOMETRE (109)
Huit mois 1969.....	159,24	44,07
Huit mois 1970.....	164,88	46,25

L'augmentation enregistrée précédemment se poursuit à un rythme sensiblement égal pour les voyageurs et les marchandises.

On notera également que la longueur moyenne des étapes parcourues par les voyageurs s'est sensiblement accrue.

D. — Le projet de liaison Paris—Lyon par turbotrain.

Un Comité interministériel qui réunit, notamment, un certain nombre de hauts fonctionnaires et des représentants de la S. N. C. F., d'Air-Inter et des constructions aéronautiques examine actuellement le projet de la S. N. C. F. tendant à la création, entre Paris—Lyon, d'une ligne ferroviaire entièrement nouvelle, ouverte au seul trafic de voyageurs, grâce à laquelle ces deux villes pourraient être reliées par turbotrain en deux heures au lieu de trois heures quarante-sept actuellement.

En possession de l'avis de cette commission, le Gouvernement aura à dire si ce projet lui apparaît financièrement supportable et économiquement valable, non seulement en tant que tel, mais *en tenant compte de la nécessité d'un développement harmonieux des transports et d'un aménagement équilibré du territoire.*

1° ASPECTS TECHNIQUES DU PROJET

a) *Infrastructure.*

L'infrastructure nouvelle se sépare de la ligne actuelle Paris—Lyon à 27 kilomètres de Paris. Après avoir contourné Melun par le Nord, elle emprunte d'abord la rive droite de la Seine puis la franchit à Montereau. Elle longe ensuite le cours de l'Yonne jusqu'à la vallée de la Vanne en passant légèrement à l'Est de Sens. Elle recoupe ensuite la voie ferrée actuelle à Saint-Florentin où une gare de correspondance pourra être créée pour assurer la liaison avec Dijon et la Suisse.

A partir du kilomètre 215 et sur 50 kilomètres, la ligne aborde une zone de relief assez accentué en bordure du Morvan et du Charolais, traverse ensuite la Saône en aval de Mâcon (où un embranchement est prévu vers la Savoie et Genève) et se raccorde à la ligne Lyon—Bourg à Sathonay.

Les principales données techniques caractérisant cette voie nouvelle sont les suivantes :

- rayon minimal des courbes égal à 4.000 mètres ;
- rampe maximale de 35 mm par mètre ;
- voie composée de rails lourds (60 kg au mètre) fixés à des traverses de béton reposant sur une couche de forme ;
- espacement de 4,20 mètres entre les voies pour remédier à l'effet de souffle ;
- enfin, la longueur de cette nouvelle liaison serait de 423 *kilomètres.*

b) *Matériel roulant.*

Les rames d'une capacité totale de 318 places comprennent deux motrices encadrant des voitures spéciales de 1^{re} et 2^e classe.

L'ensemble est propulsé par des moteurs électriques montés sur les essieux. Le courant est fourni par quatre turbomoteurs de conception aéronautique de 940 kW de puissance unitaire.

Un soin particulier a été apporté au freinage assuré par plusieurs systèmes indépendants : pneumatique actionnant des sabots, électrique à rhéostat, électromagnétique et à courants de Foucault (du type Telma).

On jugera de l'importance de ce système complexe lorsqu'on saura qu'en dépit des différents dispositifs énumérés ci-dessus il faudra, en cas d'urgence, plus de 4,500 kilomètres pour arrêter le convoi lancé à 300 kilomètres/heure, et encore 3,350 kilomètres à partir d'une vitesse de 260 kilomètres/heure.

2° COUT DE L'ENSEMBLE DU PROJET

Compte tenu des intérêts intercalaires, les dépenses à prévoir au titre des infrastructures et du matériel roulant sont estimées à 2,1 milliards de francs. Mais, si l'on tient compte des investissements qu'il serait nécessaire d'effectuer en tout état de cause sur Paris—Lyon en fonction des besoins du trafic, la dépense différentielle ne s'élèverait qu'à 1,7 milliard de francs.

3° GAIN HORAIRE ET CONDITIONS D'EXPLOITATION

Contrairement à ce qui se passe pour le Tokkaido qui se trouve isolé du reste du réseau japonais en raison du gabarit de sa voie (1), le turbotrain sera en mesure de poursuivre sa route, mais à vitesse, il est vrai, beaucoup plus réduite, au-delà de Lyon vers Marseille, Grenoble, Saint-Etienne, Montpellier et Roanne. De même, à partir des raccordements de Saint-Florentin et de Mâcon, il sera possible de desservir Lausanne, Genève, Annecy et Chambéry (formules qui supposent, il est vrai, un ou plusieurs arrêts entre Paris et Lyon).

Dans ces conditions, des gains de temps importants pourront être obtenus non seulement sur Paris—Lyon mais sur les liaisons entre Paris et ces autres villes de province ou de l'étranger.

(1) L'écartement des voies utilisées par le Tokkaido est de 1,44 mètre au lieu de un mètre pour le reste du réseau japonais.

A titre d'exemple, les durées du voyage seraient les suivantes à partir de Paris :

	INFRASTRUCTURE actuelle.	TURBOTRAIN
Lyon	3 h 47	2 h 00
Marseille	6 h 42	4 h 43
Saint-Etienne	4 h 44	2 h 37
Montpellier	7 h 00	4 h 37
Grenoble	5 h 29	3 h 14
Lausanne	4 h 37	3 h 38
Genève	5 h 30	3 h 19

La fréquence des départs varierait de quatre à deux par heure suivant les moments de la journée. Le service serait en principe interrompu de 22 heures à 7 heures du matin.

4° PRÉVISIONS DE TRAFIC ET RENTABILITÉ DU PROJET

Selon les renseignements fournis par la S. N. C. F., la part constatée et prévisible du trafic ferroviaire dans le trafic total de voyageurs (air + fer + route) a évolué et évoluera comme suit de 1963 à 1967 et de 1967 à 1976.

	1963	1967	1976
	(En pourcentage.)		
Paris—Lyon	65,4	43	23
Paris—Marseille	70,4	52	27
Paris—Nice	46,7	31	17
Ensemble Paris—Sud-Est	72,5	58	33

Traduit en chiffres, le nombre de passagers acheminé par chacun des modes de transport en 1976 sur Paris—Sud-Est serait le suivant :

Rail	10 millions de passagers ;
Avion	6 millions »
Route	16 millions »

Nous noterons, à ce propos, que ces prévisions ne font que confirmer la dégradation de la situation du chemin de fer même sur un axe qui a bénéficié du niveau d'investissement le plus élevé.

Ceci dit, le but essentiel du projet est de remédier à cette évolution défavorable en attirant vers le rail une nouvelle couche de clientèle et en détournant de l'usage de l'avion un certain nombre d'usagers.

Toujours selon ces experts, les conditions de confort et de rapidité offertes par le turbotrain ramèneraient au rail 5,5 millions de voyageurs se répartissant comme suit :

Clientèle nouvelle	1,5 million ;
Clientèle aérienne	1,5 million ;
Usagers de la route	2,5 millions.

Sur les 15,5 millions de voyageurs qui utiliseraient ainsi le rail à partir de 1977, entre Paris et le Sud-Est, il est prévu que 12,5 millions emprunteraient la ligne nouvelle et 3 millions le tracé ancien (via Dijon).

Sur ces bases, le bénéfice brut actualisé de l'opération atteindrait, en vingt ans, 3 milliards de francs et le bénéfice net : 1,4 milliard.

Quant au profit réalisé au cours de la première année (1976 ou 1977), il pourrait s'élever à 230 millions de francs.

La rentabilité générale du projet serait ainsi voisine de 15 %.

Précisons, enfin, que la réalisation totale de l'opération nécessiterait quatre à cinq ans.

5° OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Votre commission retient au crédit de ce projet deux avantages principaux.

En premier lieu, les villes secondaires qui ne sont pas desservies par avion bénéficieraient d'une amélioration sensible de leurs relations avec la capitale. C'est ainsi que la durée de trajet serait ramenée de quatre heures quatre minutes à une heure cinquante-

huit minutes pour Bourg, de cinq heures quarante minutes à trois heures quarante-neuf minutes pour Avignon et de six heures douze minutes à trois heures quarante minutes pour Le Puy.

En second lieu, les améliorations apportées aux liaisons entre Paris et le Sud-Est le seraient sans modification ou moyennant une faible augmentation des tarifs, ceux-ci restant, en tout état de cause, inférieurs de 20 à 25 % à ceux de l'avion.

De plus, nous ne contestons pas que l'opération puisse être rentable pour la S. N. C. F. et lui ramener une certaine clientèle.

Mais, à côté de ces aspects positifs, la mise en œuvre de cette infrastructure nouvelle nous paraît présenter plusieurs inconvénients sérieux.

Tout d'abord, l'investissement total à réaliser s'élève à 2 milliards de francs, soit une fois et demi le montant de la somme consacrée chaque année par la S. N. C. F. à la modernisation de l'ensemble de son réseau.

En second lieu, l'axe Paris—Lyon—Marseille et, plus généralement, les liaisons Paris—Sud-Est, sont déjà abondamment pourvus en moyens de transport et, en tout cas, plus favorisés sur ce point que les autres relations françaises. Ils bénéficient, en effet, à la fois d'une ligne ferroviaire ultra-moderne et à grand débit sur Paris—Marseille—Nice et de nombreuses dessertes aériennes dont la qualité et la capacité seront sensiblement améliorées à partir de 1973 par la mise en œuvre de nouveaux appareils (Airbus et Mercure).

Par ailleurs, en ce qui concerne le chemin de fer, il ne paraît pas y avoir saturation des moyens puisque, en dépit de dépenses de modernisation importantes et de gains horaires très sensibles, le trafic ferroviaire de voyageurs ne s'est pas développé de 1963 à 1967 et ne devrait pas s'accroître d'ici à 1976, année éventuelle de mise en service de la ligne nouvelle.

Enfin, nous craignons que la concurrence faite par le chemin de fer à la Société Air-Inter ne soit de nature à mettre en cause l'équilibre financier d'une compagnie dont l'activité bénéficie non pas seulement au Sud-Est, mais à l'ensemble du territoire et ne contribue, notamment, au maintien des tarifs aériens intérieurs à un niveau manifestement trop élevé.

Pour toutes ces raisons, votre commission, qui ne conteste pas les aspects positifs du nouveau projet, ne pense pas qu'il soit opportun de l'entreprendre actuellement, compte tenu de notre

situation financière générale et des besoins plus urgents à satisfaire dans d'autres domaines. Elle souhaite, de façon plus générale, comme elle l'a maintes fois répété, *qu'une réelle coordination soit établie dans notre pays non seulement entre les activités de transport, mais entre les infrastructures qui les conditionnent.*

Cela dit, elle reconnaît l'intérêt des liaisons rapides par voie ferrée et estime que le maintien d'une certaine concurrence entre plusieurs modes de transport peut se révéler utile et constituer un aiguillon efficace pour les uns et les autres.

E. — Les fermetures de lignes.

Depuis 1968, année où le Gouvernement a recommandé la fermeture de 10.000 km de lignes au trafic de voyageurs d'ici la fin de 1973, une accélération sensible des mesures prises dans ce sens s'est manifestée ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

	DECISION DE FERMETURE	FERMETURES EFFECTIVES
	(En kilomètres.)	
1968	1.057	88
1969	1.400	1.730
1970	1.344	1.929
Total	3.801	(1) 3.747

(1) Dont plus de 1.000 kilomètres fermés à tout trafic.

Pour atteindre l'objectif fixé, la cadence des opérations devra être encore augmentée et, en trois ans, il faudra fermer encore 6.253 kilomètres de lignes.

En dépit des résistances qu'elle rencontre sur le plan local, il semble bien que telle soit l'intention de la S. N. C. F. puisque, pour les exercices 1971 et 1972, les prévisions de transfert sur route des services omnibus portent sur 90 liaisons d'une longueur totale de 4.680 kilomètres.

*

* *

Votre commission a souligné déjà à plusieurs reprises les inconvénients que pouvait entraîner au niveau régional cette politique systématique de contraction du réseau ferroviaire qui frappe tout particulièrement les zones économiquement déshéritées et les usagers les moins fortunés.

De plus, si nos renseignements sont bien exacts, un certain nombre de décisions auraient été prises, malgré les promesses faites sur ce point par le Gouvernement, sans consultation préalable des collectivités locales et sans que celles-ci possèdent les éléments du dossier portant notamment sur le trafic et les résultats financiers.

Nous estimons, par ailleurs, qu'entre la formule extrême de fermeture et le maintien pur et simple à l'identique, des solutions intermédiaires pourraient être recherchées permettant des économies substantielles : réduction des services, fermeture d'un certain nombre de gares, utilisation d'équipes volantes, etc.

Enfin, au sujet des services routiers de remplacement, nous avons été saisis de nombreuses réclamations portant sur leur qualité et leur régularité. En fait, pour de nombreux usagers, il semble que la mise en place de ces dessertes routières n'ait qu'un caractère très provisoire et, à notre connaissance, quelques-unes d'entre elles ont, en effet, été supprimées après quelques mois de fonctionnement. De plus, si les voyageurs empruntant les autocars de la S. N. C. F. ou fonctionnant sous son contrôle bénéficient bien des mêmes réductions tarifaires que les usagers du chemin de fer, il n'en est pas de même lorsque le transport est assuré par une société privée indépendante. Dans tous les cas se pose le problème des bagages accompagnés dont l'acheminement n'est pas garanti.

Votre commission souhaiterait donc vivement obtenir du Gouvernement des précisions et des apaisements sur cet important problème.

II. — LA R. A. T. P.

L'évolution des transports de personnes dans l'agglomération parisienne préoccupe chaque jour davantage le Gouvernement, les élus locaux et l'opinion publique. Il nous apparaît donc utile de faire, tout d'abord, le point sur l'évolution constatée et prévisible du trafic.

A. — Evolution du transport de personnes dans l'agglomération parisienne.

De 1965 à 1969, tandis que l'usage de la voiture particulière a progressé de 8 % par an en moyenne dans l'ensemble de l'agglomération — 1,6 milliard de déplacements en 1965, 2,13 milliards en 1969 — la fréquentation des transports en commun a régressé de 2,005 à 1,729 milliards de voyageurs (pour la seule R. A. T. P.). Ainsi, au cours des cinq dernières années, le trafic automobile privé a commencé à prendre le pas sur celui des transports publics, et, même sur les lignes du métro où d'importants investissements ont été réalisés (notamment mise sur pneus des lignes n° 1 et n° 4 et mise en œuvre des rames de six voitures), le trafic plafonne ou régresse légèrement.

Quant au nombre de voyageurs acheminés par les autobus, il est tombé de près de 40 % à l'intérieur de Paris et de 20% à l'extérieur. Seuls, en définitive, les chemins de fer de banlieue ont vu leur activité progresser au rythme, il est vrai assez modeste, de 1,9 % par an (338 millions de voyageurs en 1963, 380 en 1967).

En ce qui concerne l'avenir, les prévisions établies sur la base du prolongement des tendances actuelles donnent les chiffres suivants :

	1965	1985	2000
Déplacements journaliers :	(En milliers.)		
Par véhicules individuels.....	5.800	17.500	27.000
Par transports en commun.....	5.800	5.500	5.000

Il est inutile de souligner les impossibilités matérielles auxquelles se heurterait une telle évolution et la nécessité de mieux répartir le flot montant des usagers.

B. — Nécessité d'un choix entre transports en commun et transports privés.

Etant donné que la circulation a déjà atteint à Paris et à sa périphérie immédiate une densité proche de la saturation, toute augmentation du nombre des déplacements en véhicules privés nécessiterait à la fois d'importants travaux d'aménagement de la voirie, la construction de parkings souterrains et des mesures autoritaires visant à restreindre ou à interdire le stationnement dans la plupart des rues de la capitale. Le coût des travaux à entreprendre ne peut être exactement apprécié mais il a été évalué à 3 ou 4 milliards de francs par an pendant vingt ans alors qu'il a été de l'ordre d'un milliard par an au cours du V^e Plan. A titre d'exemple, on a calculé que le coût d'une autoroute urbaine pouvant débiter de 5.000 à 6.000 véhicules/jour (soit 7.000 personnes) est analogue à celui d'une voie souterraine du métropolitain permettant d'écouler un trafic de 5 à 6 fois supérieur.

Quant aux parkings souterrains, chaque place revient de 20.000 à 30.000 F et seuls des programmes gigantesques permettraient de faire face aux besoins.

La situation est évidemment sensiblement différente à l'extérieur de Paris où la relative dispersion de l'habitat et la difficulté de réaliser des liaisons valables de banlieue à banlieue limite sensiblement l'intérêt des transports urbains et la qualité des services qu'ils peuvent rendre aux usagers.

Par ailleurs, le coût moins élevé du terrain et l'absence de monuments et de perspectives à protéger permettent d'ouvrir sans trop de peine et de dépenses des autoroutes ou des routes à grand débit.

Il apparaît donc nécessaire pour employer au mieux les deniers publics et préserver le cadre historique de la capitale de donner une nette priorité aux transports en commun, c'est-à-dire essentiellement à la R. A. T. P., dans le noyau le plus dense de la région parisienne et de limiter en banlieue les efforts à entreprendre dans ce domaine aux liaisons avec les villes satellites et les aéroports.

Mais, si l'on veut ainsi favoriser les déplacements par le métro ou utiliser successivement l'automobile et le métro, il importe de créer au point de contact entre la couronne proprement urbaine

de Paris et la banlieue, de vastes parkings où, moyennant un prix très réduit, les usagers pourront abandonner leur véhicule. Il est bien certain que de telles installations ne seraient pas rentables en elles-mêmes mais votre Commission pense, et elle l'a déjà souvent déclaré, que les économies ainsi réalisées indirectement au plan des équipements seraient beaucoup plus importantes que le profit pouvant être retiré des tarifs d'occupation actuellement pratiqués.

C. — Principales opérations intéressant la R. A. T. P. prévues au titre du VI^e Plan.

Le Gouvernement a récemment défini, à la suite de plusieurs Comités interministériels, *les principales opérations d'équipement à entreprendre dans la région parisienne de 1971 à 1975*. En ce qui concerne le métro, les travaux à lancer sont les suivants :

- engagement immédiat du tronçon central du métro express régional entre Auber et Nation ;
- réalisation de la jonction Miromesnil—Invalides ;
- prolongement de la ligne n° 8 jusqu'à Créteil ;
- amélioration du confort et de la capacité du métro sur l'ensemble des lignes.

En ce qui concerne *les travaux en cours*, la mise en service complète du tronçon Ouest du R. E. R. Etoile—Défense—Saint-Germain est envisagée pour la fin de 1972. Par ailleurs, les prolongements suivants des lignes du réseau ferré métropolitain seront mis en service aux dates ci-après :

- Ligne n° 3. — Section Gambetta—Porte de Bagnolet : début 1971 ;
- Ligne n° 8. — Section Maisons-Alfort—Carrefour de l'Echat : début 1972 ;
- Ligne n° 13. — Section Saint-Lazare — Miromesnil : début 1973.

Enfin, les *projets suivants sont actuellement à l'étude* :

- Ligne n° 5. — Section Place d'Italie—Orly ; Eglise de Pantin—Bobigny—Roissy.
- Ligne n° 13. — Carrefour Pleyel—Saint-Denis.
- Ligne n° 13 bis. — Place Clichy—Clichy.

Ligne n° 14. — Porte de Vanves—Vélizy-Villacoublay.

Ligne n° 12. — Mairie d'Issy—Héliport d'Issy.

Ligne n° 7. — Porte de La Villette—La Courneuve.

Ligne de Sceaux. — Luxembourg—Châtelet.

R. E. R. — Prolongement de Fontenay-sous-Bois vers Noisy-le-Grand.

Comme on le voit, le métro tend ainsi à lancer des antennes jusqu'aux limites de la zone d'urbanisation dense de l'agglomération parisienne.

**D. — Parkings de dissuasion existants
ou à créer à proximité de stations terminus du métropolitain
ou de la voie R. E. R.**

1° AUX PORTES DE PARIS

Comme nous l'avons indiqué, l'existence de vastes parkings à proximité des stations terminales du métro est indispensable si l'on veut éviter la pénétration des automobilistes dans le centre de la ville.

C'est pourquoi nous pensons utile de donner ici la liste des parkings pouvant jouer ce rôle de dissuasion et d'indiquer ceux qui sont actuellement en cours d'exécution ou à l'étude :

a) <i>Parkings en service :</i>	Nombre de places.
Porte d'Orléans.....	655
Porte d'Italie.....	1.050
Château de Vincennes.....	660
Porte des Lilas.....	560
Porte de La Villette.....	1.490
Porte de Clignancourt.....	558
Porte de Saint-Cloud.....	1.700
b) <i>En cours de construction :</i>	
Porte de Bagnole (mise en service prévue en décembre 1970).....	2.100
Porte de Saint-Ouen (mise en service prévue début 1971)	550

c) *A l'étude* :

- Porte d'Auteuil : environ 2.500 places (début des travaux envisagé au deuxième trimestre 1971) ;
- Porte de Champerret : environ 2.500 places (début des travaux envisagé au deuxième trimestre 1971) ;
- Mairie de Montreuil : 800 places (début des travaux premier trimestre 1971) ;
- Pantin : 1.700 places (dont 700 à réaliser en 1971) ;
- Pont de Sèvres : 825 places (début des travaux en 1971) ;
- Charenton : les terrains seront libérés fin 1970 pour la création soit d'un parc au sol de 330 places, soit d'un parc en élévation de 830 places.

2° PARKINGS EN LIAISON AVEC LE R. E. R.

Certains parkings pourront assurer par ailleurs une fonction de caractère régional. Il en est ainsi notamment de ceux liés au Réseau express régional dont la situation se présente comme suit :

Branche Est du R. E. R.

- Boissy-Saint-Léger : projet de parking d'une capacité de 2.000 places en étages. Engagement de la première phase (1.000 places) prévu en 1972. Dès le 9 juin 1970, un parc provisoire, dont la capacité est de 500 places environ, a été mis en service.
- Sucy-Bonneuil : capacité 1.000 places (travaux engagés dès 1970).
- La Varenne - Chennevières : projet de 1.200 places en étages, dont 500 places environ à réaliser en première phase.
- Saint-Maur - Créteil : projet de 1.000 places en cours d'étude.
- Joinville : capacité de 2.800 places. (Une première phase [700 places] sera réalisée dès la mise à disposition des terrains appartenant à la ville de Paris.)
- Nogent : capacité 700 places (début des travaux en 1970).
- Fontenay-sous-Bois : un projet initial prévoyant 1.400 places fait l'objet d'études complémentaires. Un parc provisoire de 400 places serait construit en première phase.

Branche Ouest du R. E. R.

Rueil : capacité 500 places au sol (les terrains sont dès maintenant acquis).

Chatou : un parc de 400 places est en projet.

Le Pecq : un parc de 400 ou 500 places est en projet.

Saint-Germain-en-Laye : un parc de 800 places est en cours de construction.

Depuis 1970, l'Etat participe au financement des programmes de construction des parkings d'intérêt régional en principe à parité avec le District. La dotation, inscrite à ce titre au budget de l'Etat pour 1970, s'est élevée à 19,7 millions de francs, et un premier programme a déjà été approuvé pour lequel la participation de l'Etat atteint 8,145 millions de francs. Ce programme porte sur le terminus routier de la gare de Pont-de-Rungis en liaison avec l'aéroport d'Orly et les parcs d'intérêt régional de Saint-Germain-en-Laye, Nogent-sur-Marne et Vélizy-Villacoublay.

E. — Le trafic du métro et des autobus.

De 1965 à 1969, le trafic enregistré sur le réseau métropolitain et les autobus a évolué comme suit :

	1965	1967	1969
Réseau métropolitain.....	1.201,5	1.172	1.123,6
Ligne de Sceaux.....	52,9	53,7	53,5
R. E. R.....			0,8
Autobus	750,7	661	556

Comme nous l'avons déjà souligné, le trafic du métro se caractérise par son plafonnement résultant d'ailleurs d'un double mouvement : saturation croissante aux heures de pointe et réduction d'activité aux heures creuses due, pour partie, à la journée continue, à midi, et à la télévision (en soirée).

Quant aux autobus, la désaffection du public tient aux difficultés de la circulation qui abaisse la vitesse moyenne des véhicules au-dessous de 10 kilomètres/heure, soit au voisinage de celle qu'atteignait le « Madeleine-Bastille » des années 1880.

Pour l'année en cours, les chiffres prévus sont voisins de ceux de 1969 pour le métro : 1.147 millions de voyageurs, et encore en légère réduction pour les autobus : 527 millions. Quant au R. E. R., on escompte 35 millions de voyageurs sur la section Nation—Boissy-Saint-Léger et 12 millions sur la navette Défense—Etoile. Ces derniers résultats paraissent quelque peu inférieurs aux prévisions mais il est certain que le R. E. R. ne présentera son plein intérêt pour les usagers qu'après la réalisation de bout en bout de cette ligne nouvelle.

F. — Situation financière de la R. A. T. P.

Le compte d'exploitation de la R. A. T. P. se caractérise chaque année par un décalage croissant entre le niveau des dépenses et celui des recettes, et ce, en dépit d'une augmentation sensible du module tarifaire.

C'est ainsi que l'excédent des dépenses est passé de 524 millions de francs en 1964, avec un module atteignant 0,37 F, à 983 millions de francs en 1969, avec un module porté à 0,60 F.

Pour les exercices 1970 et 1971, la participation de l'Etat et des collectivités locales se présente comme suit :

	1970 (Prévisions.)	1971 (Budget.)
	(En millions de francs.)	
Etat	716 (au lieu des 663 inscrits au budget)	714
Collectivités locales.....	303,6	303
Total	1.020	1.017

Une fois de plus, le crédit budgétaire voté pour 1970 aura donc été insuffisant et devra être complété par un « collectif ».

On observera que les résultats obtenus en 1970 l'ont été avec un module tarifaire porté à 0,70 F le 1^{er} février 1970 et que ceux prévus pour 1971 sont basés sur un relèvement de cet élément de 0,70 F à 0,80 F devant intervenir le 1^{er} janvier prochain.

Il convient de noter à ce propos que, sur les sommes ainsi versées à la R. A. T. P., 759 millions de francs en 1970 et 756 millions de francs en 1971, peuvent être considérées comme le déficit « proprement dit » résultant du niveau insuffisant des tarifs.

La Régie estime, en effet, que pour équilibrer ses dépenses d'exploitation, le module aurait dû être porté à 1,04 F à compter du 1^{er} juillet 1970.

Cette participation importante de l'Etat au déficit des transports parisiens pose à nouveau *le problème de la part que la collectivité nationale doit prendre aux difficultés financières particulières d'une entreprise dont l'activité bénéficie à une région certes importante, mais cependant limitée du territoire.*

Votre commission souhaiterait donc vivement que ce problème soit revu par le Gouvernement et que la répartition des charges actuellement adoptée soit sensiblement modifiée.

Elle désirerait également que soit revu le problème de la T. V. A. que l'Etat perçoit, non seulement sur le montant des recettes directes de trafic mais encore, ce qui est au moins surprenant, sur les subventions versées pour remédier au déficit d'exploitation. La R. A. T. P. a payé, en effet, à ce titre, en 1969, déduction faite de la T. V. A. payée sur ses dépenses d'équipement, une somme de l'ordre de 110 millions de francs.

*

* *

Sous réserve de ces observations votre commission donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1971 adoptées par l'Assemblée Nationale et concernant les Transports terrestres.

ANNEXE

Evolution de la part des différents moyens de communication
dans le transport de marchandises
en France, Grande-Bretagne, Allemagne fédérale et Italie.

FRANCE

ANNEES	FER (1)	ROUTE (2)	VOIE D'EAU	OLEODUCS
1960	62	26	12	»
1961	62	24	12	2
1962	63	25	11	1
1963	59,5	26	10,7	3,8
1964	53	25	10	12
1965	48	27	9	16
1966	51	33	10	6
1967	49,6	33	10,2	7,2
1968	(3)	(3)	(3)	(3)

GRANDE-BRETAGNE

ANNEES	FER (1)	ROUTE	VOIE D'EAU	OLEODUCS
1960	37	63	»	»
1961	37	63	»	»
1962	31	68	»	1
1963	30,2	68,4	0,3	1,1
1964	29	70	»	1
1965	27	72	»	1
1966	26	72	»	2
1967	(3)	(3)	(3)	(3)
1968	(3)	(3)	(3)	(3)

(1) Y compris les transports de service.

(2) Non compris les transports à petite distance.

(3) Résultats non publiés.

ALLEMAGNE FEDERALE

ANNEES	FER (1)	ROUTE (2)	VOIE D'EAU	OLEODUCS
1960	46	18	33	3
1961	46	19	32	3
1962	46	20	31	3
1963	46,9	20,5	29	3,6
1964	44	22	29	5
1965	42	22	30	6
1966	40	23	30	7
1967	38,7	23,2	31,3	6,8
1968	37,9	23,2	30,3	8,6

ITALIE

ANNEES	FER	ROUTE	VOIE D'EAU	OLEODUCS
1960	30	69	1	»
1961	28	71	»	1
1962	27	72	»	1
1963	26	72	1	1
1964	25	74	1	»
1965	26	71	»	3
1966	26	71	»	3
1967	(3)	(3)	(3)	(3)
1968	(3)	(3)	(3)	(3)

(1) Y compris les transports de service.

(2) Non compris les transports à petite distance.

(3) Résultats non publiés.