

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1979, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XVII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Auguste BILLIEMAZ,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laccourret, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Fernand Chatelain, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajoux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, René Debesson, Hector Dubois, Raymond Dumont, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quillot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6 législ.) : 560 et annexes, 570 (annexe 38), 575 (tome XVII) et In-8° 79. XVII) et In-8°.

Sénat : 73 et 74 (tome III, annexe 28) (1978-1979).

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

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	3
Evolution des transports terrestres	4
Possibilités et limites d'une orientation politique des transports	5
I. — La S.N.C.F.	
A. — Crédits budgétaires affectés à l'exploitation	7
B. — Evolution du trafic	8
C. — Equipement et modernisation	10
D. — Aménagement de la fonction commerciale	13
II. — La R.A.T.P.	
A. — Evolution du trafic	14
B. — Relèvements tarifaires intervenus et prévus	14
C. — Equipement	15
D. — Situation financière	21
Conclusion	24
Examen en commission	25
Annexes :	
I. Electrification du réseau	26
II. Temps de parcours des meilleurs trains	27
III. Infrastructures de transport et parc de véhicules en Ile-de-France	28
IV. Physionomie des transports en commun en région parisienne	29
V. Part des transports en commun dans l'ensemble des déplacements motorisés en région parisienne	30
VI. Evolution de la capacité du parc routier et du trafic réalisé	31
VII. Evolution des échanges extérieurs par modes de transport	32

Mesdames, Messieurs,

L'examen des dispositions de la loi de finances pour 1979 concernant les transports terrestres est, pour votre Commission, l'occasion de faire le point de la situation de ce secteur largement influencé par le contexte économique général mais qui présente également des aspects particuliers compte tenu des diverses techniques mises en œuvre.

Nous examinerons donc, tout d'abord, l'évolution générale des transports de voyageurs et de marchandises en France avant d'étudier de façon plus approfondie la situation de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P.

INTRODUCTION

Votre Commission n'a cessé depuis de longues années d'attirer l'attention des Pouvoirs publics sur la détérioration de la situation de plusieurs secteurs des transports intérieurs et plus particulièrement de la S.N.C.F. et de la voie d'eau. Elle se félicite donc que le gouvernement qui paraissait jusqu'ici se soucier assez peu de ce problème ait fini par s'alarmer de l'importance des aides qui doivent être apportées à ces activités et ait, dans un premier temps, demandé qu'une étude d'ensemble soit faite sur cette question.

C'est ainsi qu'une petite équipe de hautes personnalités, animée par M. Pierre Guillaumat, s'est vue confier le soin de dresser un bilan de la situation actuelle des transports terrestres, routiers et fluviaux, de leur évolution prévisible d'ici à 1990 et de réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour maintenir la concurrence dans des limites compatibles avec l'état des infrastructures et nos difficultés énergétiques, tout en respectant le libre choix des usagers. Ce rapport rendu public au début du printemps apporte une précieuse contribution à l'étude d'un secteur économique trop longtemps négligé. Bien que ce document ne prenne pas, à notre avis, suffisamment en compte les contraintes du service public, nous espérons que ses conclusions conduiront les Pouvoirs publics à réaliser une véritable coordination des transports et à mettre fin à la compétition quelque peu anarchique qui règne dans ce domaine au détriment des usagers et de l'ensemble des contribuables, sans parler du gaspillage qu'elle engendre au plan énergétique.

Evolution des transports terrestres.

Qu'il s'agisse de leur volume ou de leur répartition, les transports terrestres ont suivi en France une évolution parallèle à celle enregistrée dans les autres pays développés. Sous réserve des données géographiques particulières qui ont favorisé par exemple la voie d'eau aux Pays-Bas et en Allemagne on constate depuis vingt ans, en France comme chez tous ses voisins, un développement très rapide du transport routier et une stagnation, si ce n'est un recul des autres modes de transport concurrents, notamment dans le domaine des marchandises.

Concernant les voyageurs, le rapport Guillaumat souligne que l'automobile particulière assure actuellement dans notre pays plus des trois quarts des déplacements à plus de 80 km contre 13,6 % pour le train et 3,8 % pour l'avion et rappelle que la part de la route dépasse 86 % aux Etats-Unis.

Mais c'est surtout *dans le domaine des marchandises* que la situation a le plus évolué au détriment de la S.N.C.F. puisque le camion effectue aujourd'hui plus de 49 % du trafic, oléoducs compris, et occupe ainsi la place qui était celle du rail il y a moins de dix ans. Là aussi une évolution semblable peut être enregistrée chez nos voisins européens où elle a même été souvent plus rapide et plus importante, mais un tel alignement ne saurait nous satisfaire.

Possibilités et limites d'une orientation politique des transports.

Les possibilités du gouvernement dans le domaine des transports terrestres apparaissent théoriquement considérables du fait qu'il contrôle totalement les infrastructures et les moyens ferroviaires, l'infrastructure des voies navigables et le réseau routier national qui supporte à lui seul plus de la moitié du trafic.

Cependant, comme nous l'avons indiqué au début de cet Avis, si l'Etat est maître pour une part importante des dépenses, les recettes liées pour l'essentiel au trafic dépendent de l'activité économique générale et c'est sur la seule répartition de ces recettes entre les différents modes de transport que le gouvernement peut agir de façon d'ailleurs limitée.

Comme le rappelle le rapport Guillaumat, la politique menée vis-à-vis des transports a connu depuis cinquante ans des orientations diverses allant d'un dirigisme poussé à l'extrême à une attitude de plus en plus libérale, reflet des options politiques de la majorité au pouvoir, mais également imposée par la nécessité d'harmoniser notre réglementation avec celle de nos partenaires du Marché Commun.

Cependant et malgré ces intentions de placer ainsi les transports dans le cadre de l'économie de marché, ceux-ci restent encore soumis à de nombreuses interventions réglementaires et tarifaires sans parler de charges particulières héritées du passé. De plus, si la libre concurrence, affirmée comme un objectif de principe, se heurte ainsi à certains obstacles, on peut regretter que le poids de ceux-ci pèse inégalement sur les différents modes de transport. C'est ainsi que la S.N.C.F. supporte au titre de ses obligations de service public un grand nombre de charges spécifiques, telles que les réductions tarifaires aux familles et aux militaires et le maintien de lignes déficitaires, auxquelles vient s'ajouter le déficit particulièrement lourd de la caisse des retraites des cheminots, conséquence d'un statut hérité des ancienness compagnies de chemins de fer nationalisés en 1937.

Certes, ces obligations particulières sont compensées à la S.N.C.F. partiellement ou totalement, par des aides spécifiques, mais elles empêchent incontestablement cette entreprise d'avoir une politique commerciale réellement libre et d'utiliser pleinement sa capacité, en particulier dans le domaine du fret.

Il faut cependant se garder de croire qu'une égalisation des charges, d'ailleurs difficile à réaliser dans la pratique, résoudrait les problèmes et ramènerait par exemple à la S.N.C.F. une partie importante du trafic de voyageurs ou de marchandises.

Concernant les voyageurs, nous avons déjà noté, en effet, que ce trafic ne reflète que partiellement une activité économique mais doit plutôt être considéré comme un élément de la consommation individuelle, elle-même liée au niveau de vie. La répartition modale des voyages selon le motif des déplacements est à ce point significative puisqu'elle nous apprend que les déplacements d'affaires ne représentent que le quart des voyages et que le rail n'assure que 21 % de ceux-ci, alors qu'il apparaît bien adapté à cette activité.

Comme on peut le constater aujourd'hui même, le renchérissement considérable du prix des carburants n'agit pas de façon significative contre la tendance des Français et de leurs voisins, comme eux de plus en plus motorisés, à utiliser de préférence leur voiture pour leurs déplacements, et la pression fiscale incontestable que le gouvernement exerce directement sur le transport routier par la voie de taxes particulièrement élevées montre bien les limites de telles mesures.

Au plan des marchandises, on peut penser qu'un rééquilibrage entre la route et le rail, jugé souhaitable par tous, pourrait être obtenu plus aisément mais ceci apparaît beaucoup plus difficile lorsqu'on considère les frais d'acheminement terminaux dont la prise en compte grève lourdement l'utilisation de la technique ferroviaire et fluviale chaque fois que des infrastructures particulières d'expé-

dition et de réception ne sont pas en place. On estime ainsi que, même dans l'hypothèse d'une action dirigiste prévoyant des affectations autoritaires du trafic, la part du trafic ferroviaire serait inférieure en 1990 à son pourcentage de 1974 (42,9 % contre 47,1 %) tandis que celle de la route suivrait une évolution exactement inverse.

Comme l'indique le rapport Guillaumat, « l'entreprise ne peut donc espérer restaurer sa situation financière et réduire ses appels au budget de l'Etat par les seuls effets d'une expansion de son trafic de marchandises qui lui procure pourtant la majorité de ses recettes commerciales ».

Face à ce problème, quatre solutions qui ne sont d'ailleurs pas forcément exclusives, restent donc, à notre avis, possibles hors des contraintes dirigistes précédemment évoquées :

— maintien de la situation présente entraînant fatalement un alourdissement continu des charges budgétaires compensatrices supportées par l'ensemble des contribuables ;

— relèvement des tarifs conduisant sans doute à leur doublement en cinq ans ;

— amélioration de la productivité (qui ne pourrait fatalement être obtenue que par une certaine réduction des effectifs) ;

— égalisation véritable des charges des différents modes de transport.

Nous aimerions connaître dans ce domaine la position adoptée par le gouvernement qui a aujourd'hui en mains tous les éléments de la décision.

I. — LA S.N.C.F.

A. — Crédits budgétaires affectés à l'exploitation.

(En millions de francs)

1° Au titre du Ministère des Transports

	LOI de finances 1978	LOI de finances 1979
Compensation tarifaire	3 175	2 600
Indemnité compensatrice :		
Banlieue	520	430
Omnibus	1 565	1 665
Infrastructure générale	2 295	2 294
Lignes militaires	4,36	4,63
Passages à niveau :		
Grandes lignes et banlieue	425	420
Charges spéciales de retraite	5 230	6 120
Tarifs réduits :		
Grandes lignes et banlieue	710	830
Total	13 924,36	14 363,63

2° Au titre des autres départements ministériels

(année 1979)

Tarifs réduits :	En millions de francs
Voyageurs	898,38
Marchandises	108,96
Total	1 007,34

∴

Collectivités locales et autres organismes :

Tarifs réduits	968,00
Compensation banlieue	266,7
Caisse nationale d'assurance vieillesse	384,00
Total	1 618,7

Le total des dotations affectées à la S.N.C.F. au seul titre du Ministère des transports dont nous signalions depuis plusieurs années la continuelle progression marque donc une nouvelle augmentation en dépit des sensibles relèvements tarifaires intervenus au printemps dernier.

Tout en notant un certain ralentissement de l'accroissement des subventions, votre Commission se préoccupe vivement de cette évolution et souhaiterait, par ailleurs, qu'une présentation plus claire permette de mieux apprécier la situation financière de nos chemins de fer.

B. — Evolution du trafic.

a) Résultats de 1977.

1. Voyageurs :

Le nombre de voyageurs et de voyageurs-kilomètre a évolué comme suit par rapport à 1976 :

	1976	1977	Evolution en pourcentage
Voyageurs (millions) :			
Banlieue parisienne	436	451	+ 3,4
Autres lignes	239	253	+ 1,7
	<u>675</u>	<u>694</u>	+ 2,8
Voyageurs/kilomètre (milliards) :			
Banlieue parisienne	7,6	7,9	+ 3,9
Autres lignes	43,9	44,4	+ 1,1
	<u>51,5</u>	<u>52,3</u>	+ 1,5

Bien que faible, la progression du trafic de voyageurs s'est donc poursuivie et, dans ce domaine, l'évolution de la S.N.C.F. apparaît satisfaisante surtout si on la compare aux résultats obtenus par les sociétés ferroviaires du Marché commun. On note, en effet, que de 1972 à 1976, la tendance a été la suivante chez nos voisins de la Communauté :

Chemins de fer allemands	— 4 %
Chemins de fer britanniques	+ 1 %
Chemins de fer italiens	+ 13 %
Chemins de fer français	+ 19 %

2. *Marchandises :*

	1976	1977	Evolution en pourcentage
Tonnes (millions)	227	214	— 5,8 %
Tonnes/kilomètre (milliards)	68,5	66,2	— 3,4 %

Le trafic des marchandises qui avait marqué en 1976 une certaine reprise, a sensiblement régressé en raison notamment de la conjoncture défavorable de la sidérurgie qui a affecté à la fois les fontes et aciers et les minerais. Les matériaux de construction ont également armqué un recul sensible compte tenu de l'ambiance mauvaise de cette branche.

Le problème est donc pour la S.N.C.F. de remédier à la réduction des pondéreux qui constitue son fret préférentiel.

b) **Premières indications pour 1978** (huit premiers mois).

1. *Voyageurs* (millions) :

	1977	1978 (estimation)	1978 — 1977
Première classe	21,5	21,8	+ 1,4
Deuxième classe	413,8	426,9	+ 3,2
Total	435,3	448,7	+ 3,1
Dont :			
Banlieue de Paris	274,6	282,8	+ 3,0
Réseau principal	160,7	165,9	+ 3,2
Voyageurs/kilomètre (milliards) :			
Première classe	5,39	5,49	+ 1,8
Deuxième classe	29,03	30,62	+ 5,5
Total	34,42	36,11	+ 4,9 %

2. *Marchandises :*

	1 ^{er} au 7 sept. 1977	1 ^{er} au 7 sept. 1978	Variation
Tonnes (millions)	146,5	145,1	— 0,9 %
Tonnes/km (milliards) .	45,2	45,6	+ 0,8 %

Ces chiffres font apparaître une nouvelle progression du trafic voyageurs tandis que l'activité fret reste pratiquement étale.

Une observation plus détaillée du *trafic de passagers* nous apprend que, si sa progression d'ensemble a été relativement satisfaisante, son augmentation a été plus marquée sur certains grands axes ayant bénéficié d'améliorations importantes concernant leurs horaires ou leurs équipements.

C'est ainsi que le nombre de voyageurs est passé de 1976 à 1977 sur Paris-Lyon-Marseille-Nice de 8 510 000 à 9 060 000 (+ 6,5 %) et sur Paris-Strasbourg de 4 672 000 à 4 821 000 (+ 3,2 %).

De façon générale, on constate que la mise en service progressive du matériel « Corail » depuis 1975 — 2 313 voitures en circulation à la fin de 1978 — a eu un impact satisfaisant sur le trafic, ce matériel bénéficiant d'une excellente image de marque auprès de la clientèle. Peut-être cependant cette amélioration du confort a-t-elle contribué à freiner l'accroissement du nombre des usagers de la 1^{re} classe.

Pour le fret, le trafic se répartit à raison de 80 % en régime ordinaire dont 26 % par trains complets, 21 % par rames et 33 % par wagons complets, et 20 % en régime accéléré.

La principale évolution concerne, dans ce domaine, la répartition des produits qui reflète depuis 1972 un recul sensible du minerai de fer (— 17 %) des denrées périssables (— 22 %) (1) et des matériaux de construction (— 13 %). La hausse marquée enregistrée pour les véhicules et les machines (+ 21 %) et moins sensible pour les produits chimiques (+ 7,5 %) et les boissons (+ 7,9 %) ne suffit pas malheureusement à retourner la tendance et c'est sans doute à 4 % au-dessous du chiffre de 1972 que s'établira le trafic de la présente année.

C. — Equipement et modernisation.

1° Les installations fixes.

Le total des lignes exploitées à la fin de l'an dernier s'élevait à 34 597 km dont 24 124 ouvertes au service voyageurs. Au cours de l'exercice 1977, 100 km de lignes ont été fermées mais elles n'assuraient que le transport de marchandises.

En matière d'électrification, le réseau équipé, soit en 25 000, soit 1 500 volts, a progressé de 9 482 à 9 586 km. Les travaux réalisés concernent principalement la banlieue parisienne.

(1) Selon une récente étude, la participation de la S.N.C.F. au trafic des denrées périssables à destination de Rungis serait, de 1973 à 1977, tombée de 15 % à 0,08 % pour les produits laitiers, de 20 à 11,4 % pour les produits de la mer et de 8 à 5 % pour la viande.

En province, les deux principaux chantiers intéressent la rive droite du Rhône (de Lyon à Avignon, la partie terminale Avignon-Miramar ayant déjà été réalisée) et la ligne Bordeaux-Montauban. La première opération devrait être terminée l'an prochain et la seconde en 1980. Les autres programmes intéressent principalement les renforcements de voies, permettant une accélération des vitesses et la réparation ou même la reconstruction de nombreux ouvrages d'art (549 au total).

On notera enfin la généralisation de l'équipement en signalisation automatique des passages à niveau allant de pair avec la suppression de ceux-ci sur les lignes les plus fréquentées (230 en 1977). Compte tenu de ces opérations sur les 22 890 passages à niveau existants à fin 1977, 9 400 sont d'ores et déjà automatisés.

La liaison Paris-Sud-Est.

La liaison Paris-Sud-Est mérite une place particulière en raison de l'importance de cette opération et de ses répercussions pour l'ensemble du trafic ferroviaire, et au-delà pour le devenir économique d'une partie importante du territoire.

Dans ce domaine, deux éléments sont à signaler, le rejet par le Conseil d'Etat du recours formulé contre le décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction et le report d'avril 1982 à octobre 1983 de la réalisation du tronçon nord pour laquelle les travaux ne seraient donc engagés qu'en 1979, à l'initiative du gouvernement, en se limitant, d'ailleurs, aux acquisitions foncières et opérations de remembrement.

Compte tenu du fait qu'aucune modification n'a été apportée au déroulement des travaux concernant la section sud, de loin la plus importante, notre Commission souhaiterait connaître les répercussions qu'aura sur l'ensemble du projet le retard apporté à l'ouverture de l'ensemble de la liaison.

2° Le matériel roulant.

Il y a peu à dire concernant *les engins de traction* pour lesquels on constate cependant une progression de l'ordre de 10 % du nombre des locomotives électriques depuis 1973 (2 311 contre 2 183).

A signaler également la poursuite des essais des engins appelés à desservir la liaison Paris-Sud-Est. Une première rame, qui a été livrée en juillet dernier, fait l'objet de tests dont les résultats sont jugés très satisfaisants.

Pour le matériel voyageurs, le renouvellement dont nous avons déjà signalé l'an dernier l'ampleur, se poursuit à un rythme élevé et

673 voitures « Corail » ont été livrées dans le courant de 1977. A ce matériel vont s'ajouter 100 voitures standard européennes de première classe pour lesquelles une commande globale (de 500 éléments) a été passée par les sociétés ferroviaires de l'Europe des Six. Il s'agit là d'un effort intéressant de coordination des équipements qui devrait permettre de réaliser des économies et que nous souhaiterions voir appliqué, dans toute la mesure du possible, aux autres types de voitures et wagons.

Au total, et en dépit du retrait des matériels anciens, le matériel remorqué « voyageurs » dont l'effectif avait diminué de 1967 à 1975 a sensiblement progressé depuis lors en passant de 15 000 à 15 450 unités.

C'est une tendance inverse que l'on constate pour les *wagons de marchandises* dont le nombre est tombé en dix ans de 352 900 à 259 900. Il est vrai que les radiations de matériel ancien sont compensées par la mise en service de véhicules neufs à bogies de capacité supérieure. De ce fait, et en raison de l'amélioration de la rotation du parc, la productivité moyenne par wagon a cependant progressé d'environ 40 %.

Répartition et couverture des dépenses.

Le coût des investissements énumérés ci-dessus s'élèvera à 6 392 millions de francs en 1978. Sur ce total, 80 % concernent le réseau principal et 20 % celui de la banlieue parisienne.

Pour couvrir ces dépenses, la S.N.C.F. a recours pour près des deux tiers à l'emprunt, l'essentiel du reste étant fourni par l'amortissement. Les subventions de l'Etat et de la région n'ont pas atteint 250 millions de francs (209 en 1977).

Consommation d'énergie.

Un des atouts maîtres du chemin de fer réside incontestablement dans sa *faible consommation énergétique* et ce facteur favorable s'est encore affirmé depuis que les deux tiers de la traction sont assurés par l'utilisation du courant électrique.

Pour nous en tenir à une période récente, on constate en effet que de 1960 à 1977 la consommation d'énergie de traction est tombée de 5,4 à 2,6 millions de tonnes d'équivalent charbon, ce qui représente compte tenu de la progression du trafic une réduction des deux tiers de la consommation par unité/km.

A l'heure où les besoins en énergie pèsent si lourdement sur notre balance des paiements, nous nous devons de signaler cette économie très substantielle que, par parenthèse, souligne également

l'excellent rendement de l'utilisation du courant électrique substitué à la production directe de la force motrice dans les locomotives à vapeur.

D. — Aménagement de la fonction commerciale.

Consciente de la nécessité de conquérir en partie le marché des produits transformés pour remédier à la stagnation ou au recul de la demande concernant les pondéreux, la S.N.C.F. a procédé à une modification profonde de ses structures commerciales. Contrairement aux mesures de décentralisation prises en 1972, l'action entreprise en 1977 concerne cette fois les services centraux.

En premier lieu, la Direction commerciale se voit scindée en deux avec la création d'une direction « voyageurs » et d'une direction « marchandises » qui vont avoir dorénavant la responsabilité des services des trains correspondant à ces deux activités.

En second lieu, une organisation, gestion, étude de fret (Ogefret) est mise en place incorporant le SERNAM et la SCETA.

A noter que l'activité d'Ogefret ne se limite pas aux transports intérieurs mais concerne aussi les exportations « clé en mains » d'ensembles industriels quel que soit le mode de transport utilisé.

Toujours dans le domaine du fret, la S.N.C.F. vient de mettre en place un nouveau plan de transport pour le régime accéléré suivant le quel le wagon de marchandises se déplacera comme une voiture de voyageurs. Huit cents trains desserviront ainsi 321 points d'entrée et de sortie de marchandises dans des délais de 24 à 48 heures. On estime que ce système permettra d'accélérer de 30 % la capacité du régime accéléré et d'accroître ainsi le trafic annuel de 3,5 millions de tonnes.

On appréciera l'intérêt de cette mesure en notant que le chiffre d'affaires de ce régime accéléré s'élève à près de 2 milliards de francs soit environ le quart des recettes marchandises de la S.N.C.F.

Votre Commission espère que notre Société Nationale va pouvoir trouver dans le marché des produits demi-finis ou finis une possibilité de stopper la dégradation de son trafic de marchandises qui contraste avec le développement du fret routier.

II. — LA R.A.T.P.

A. — Evolution du trafic.

	1973	1975	1977
Réseau ferré :			
Métro	1 043,3	1 059,4	1 092,5
R.E.R.	122,7	130,8	133,3
Total	1 166,0	1 190,2	1 225,8
Réseau routier :			
Paris	173	223,4	314,9
Banlieue	312,6	347,7	410,7
Total	485,6	571,1	725,6

Alors que le trafic ferroviaire ne marque qu'un faible accroissement et ne fait que retrouver les chiffres enregistrés vers 1970 malgré la mise en service du R.E.R., la reprise du trafic d'autobus déjà enregistrée de 1973 à 1976 se poursuit bien qu'à un rythme moins rapide tant « intra muros » qu'en banlieue.

Le trafic routier total approche ainsi des résultats atteints en 1965 avant la dépression marquée qui ramena le nombre des usagers des autobus à 481 millions, il y a six ans.

Nous avons dit l'an dernier le rôle incontestable qu'a joué dans cette évolution la création de la carte orange et certains aménagements tels que la création des couloirs réservés.

Faut-il voir dans la stagnation de la vitesse commerciale aux heures de pointe la raison du relatif coût d'arrêt enregistré à la progression du trafic de surface en 1977 ? Votre Commission y trouve en tout cas un motif d'insister pour que les couloirs réservés soient encore développés et surtout pour que la réglementation de leur usage soit mieux assurée. Il serait en effet regrettable que le trafic ne suive pas au moins la sensible progression des sièges offerts qui, mesurés en places/kilomètre, est passée de 7 895 à 9 264 millions de 1973 à 1977.

B. — Relèvements tarifaires intervenus et prévus.

Les tarifs ont été augmentés le 1^{er} juillet 1978, de 13,6 % pour les billets (passage du module ferroviaire de 1,10 F à 1,25 F) et de 19,8 % pour les cartes hebdomadaires et cartes orange (passage du module tarifaire de 0,96 F à 1,15 F).

A noter l'application à cette même date d'une tarification analogue à celle du métro sur le funiculaire de Montmartre avec toutefois une carte hebdomadaire dont le prix est fixé à six fois le module cartes.

Dans le plan d'entreprise de la Régie pour les années 1979-1983, il est envisagé, en hypothèse centrale, de relever le module billets de 0,15 F en 1979 et 1980 et de 0,20 F en 1981, 1982 et 1983 et le module cartes de 0,15 F en 1979, de 0,20 F en 1980, 1981 et 1982 et de 0,25 F en 1983, de sorte que le module cartes rejoigne le module billet au cours de la 5^e année du plan à partir des niveaux fixés au 1-1-79 respectivement à 1,25 F et à 1,15 F.

En ce qui concerne les prolongements du métro en dehors de Paris, la réglementation appliquée en 1976 pour les extensions de la ligne 13 reste valable :

— les stations situées à moins de 2 km des limites de Paris, donc à l'intérieur de la section dite « urbaine », bénéficient du tarif unique ;

— pour les sections situées au-delà de 2 km des limites de Paris, la tarification appliquée est analogue à celle des sections de banlieue du R.E.R.

C. — Equipement.

1° INSTALLATIONS FIXES

Prolongements de lignes du R.E.R. et du métropolitain en cours ou à l'étude.

1. — OPERATIONS EN COURS

	Mise en service	Charge en MF 79
RE.R.		
Ligne de Marne-la-Vallée :		
Noisy-le-Grand - Mont d'Est	1980	378
Ligne de Sceaux :		
Châtelet-Gare du Nord	1981	791
Métro		
Ligne 7 :		
Porte de la Villette-Fort d'Aubervilliers	1979	320
Ligne 10 :		
Porte d'Auteuil-Boulogne-Jean-Jaurès	1980	199
Boulogne-Pont de Saint-Cloud	1981	139
Ligne 13 :		
Châtillon-Montrouge-Châtillon II	1984	255
Ligne 13 bis :		
Porte de Clichy-Asnières-Gennevilliers I	1980	420

2. — OPERATIONS A L'ETUDE

Opérations nouvelles à l'étude	Charge en MF 79
R.E.R.	
Interconnexion Ouest entre la ligne de Saint-Germain-en-Laye et les lignes de Cergy-Pontoise et de Poissy	97
Station Saint-Michel	198
Desserte d'Orly	475
Liaison hectométrique :	
Auber-Saint-Lazare	112
Interconnexion Nord/Sud-Est	854
	<hr/> 1 736
METRO	
Opérations déclarées prioritaires par la région d'Ile-de-France (1).	
Ligne 7 - Prolongement à Villejuif :	
Section Maison Blanche-Kremlin-Bicêtre	286
Section Kremlin-Bicêtre-Villejuif II	270
Section Villejuif II-Villejuif III	112
Ligne 5 - Prolongement à Bobigny :	
Section Eglise de Pantin-Carrefour des Limites	102
Section Carrefour des Limites-Bobigny-Préfecture	280
Ligne 7 - Prolongement à La Courneuve :	
Section Fort d'Aubervilliers-Les Quatre Routes	132
Ligne 4 - Prolongement à Bagneux :	
Section Porte d'Orléans-Montrouge	214
Opérations complémentaires.	
Ligne 13 - Prolongement à Clamart :	
Section Châtillon II-Clamart I	137
Ligne 13 bis - Prolongement à Gennevilliers :	
Section Asnières-Gennevilliers I-Asnières-Gennevilliers III	203

(1) Dans l'ordre des priorités définies par le Conseil régional d'Ile-de-France.

3. — OPERATIONS ENVISAGEES A PLUS LONG TERME

R.E.R. : reste des opérations qui n'auront pas été engagées avant 1983	Charge en MF 79
Métro :	
Ligne 1 - Prolongement à La Défense.	
Ligne 4 - Prolongement à Bagneux.	
Ligne 5 - Déviation par la Gare de Lyon.	
Ligne 8 - Prolongement à Parc régional.	
Ligne 9 - Prolongement à Rosny.	
Ligne 10 - Prolongement à Porte d'Ivry.	
Ligne 11 - Prolongement à Romainville.	
Ligne 13 - Prolongement à Stains.	
Ligne 13 - Prolongement à Vélizy.	
	<hr/> 3 800

4. — MODERNISATION DE L'EXPLOITATION

En ce qui concerne le R.E.R. l'effort porte surtout sur l'équipement de la ligne de Sceaux avec la poursuite du programme d'installation de péages automatiques, la modernisation des bâtiments voyageurs, le renouvellement de la signalisation, la modernisation des postes de manœuvre et le renforcement de l'alimentation de traction.

Pour le métro l'amélioration de l'exploitation porte :

— sur le confort et l'accueil : poursuite des programmes déjà engagés avec en particulier pour 1979 l'installation d'escaliers mécaniques, la rénovation de stations, la création d'ouvrages de ventilation, la pose de plans de quartiers ainsi qu'à partir de 1979 la création d'un poste central de surveillance des stations ;

— sur la productivité des installations avec la poursuite de l'équipement du réseau en pilotage automatique (lignes 2 et 5), la modernisation des terminus de lignes, le renforcement de l'alimentation en énergie de traction, et l'adaptation des ateliers du matériel roulant aux nouvelles caractéristiques du parc.

5. — OBSERVATIONS PARTICULIERES CONCERNANT L'INTERCONNEXION DES RESEAUX R.E.R. ET S.N.C.F.

L'idée de l'interconnexion est issue d'une recherche sur les moyens de valoriser au maximum les infrastructures ferroviaires (tunnels, gares) qui sont réalisées ou en cours de construction dans Paris : infrastructures dont les gabarits sont compatibles avec ceux de la S.N.C.F.

Les projets d'interconnexion comportent trois étapes essentielles :

— l'interconnexion à gare du Nord (interconnexion du premier degré) qui consiste à faire circuler sur la ligne S.N.C.F. desservant Mitry et Roissy les trains R.A.T.P. de la ligne B (ligne de Sceaux) après prolongement à la gare du Nord et à envoyer réciproquement sur la ligne B les trains S.N.C.F. desservant Mitry et Roissy,

— l'interconnexion à Nanterre (interconnexion ouest) qui consiste à raccorder à la ligne A (Saint-Germain-en-Laye-Boissy-Saint-Léger/Noisy-le-Grand-Mont d'Est) de la R.A.T.P. la ligne S.N.C.F. de Cergy et sa branche desservant Poissy,

— l'interconnexion à gare de Lyon (interconnexion du 2^e degré) qui consiste à relier un faisceau S.N.C.F. de la banlieue nord avec les lignes de la banlieue sud-est, en utilisant les tunnels de la R.A.T.P. entre gare du Nord, Châtelet-Les Halles et gare de Lyon. Une antenne de la ligne B desservirait l'aéroport d'Orly permettant ainsi

de réaliser une liaison ferroviaire directe entre les deux aéroports internationaux de la région d'Ile-de-France.

La création d'un réseau englobant les lignes de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.-banlieue aurait un intérêt primordial car elle permettrait :

— d'améliorer les conditions de déplacement dans la région d'Ile-de-France en réduisant les temps de trajet et le nombre des correspondances,

— d'assurer la liaison de toutes les villes nouvelles avec Paris et entre elles,

— de développer les possibilités de liaisons banlieue-banlieue par les transports en commun,

— de supprimer les points noirs que constituent les conditions actuelles de correspondance à gare de Lyon et gare du Nord,

— de relier entre eux les aéroports d'Orly et de Roissy,

— de décharger plusieurs lignes de métro.

6. — PARKINGS DE DISSUASION A PROXIMITE DES STATIONS TERMINUS DU METRO

La politique de création de parcs de dissuasion auprès des stations du métro rentre dans le cadre général de la politique de créations de parcs de liaison auprès du réseau ferré, menée à bien par la région (Etablissement public régional et Syndicat des transports parisiens).

La R.A.T.P. participe, au niveau des études et éventuellement au niveau des réalisations et de l'exploitation, à la définition et à la mise en œuvre de cette politique.

En 1977, ont été réalisés des parcs nouveaux ou des extensions à La Varenne, Sucy, Bourg-la-Reine, Neuilly-Plaisance et Noisy-le-Grand-Mont d'Est.

Le bilan actuel des places de stationnement offertes auprès des stations du réseau ferré de la Régie est le suivant :

Parcs liés au métro :

Aux portes de Paris	11 000 places
En banlieue	7 400 places
Parcs liés au R.E.R.	10 750 places

En outre, 34 stations sont équipées de parcs pour deux roues représentant 1 600 places.

Les projets de parcs de liaison sont maintenant étudiés et prévus en même temps que les projets d'extension du métro et du R.E.R.

L'équipement de la ligne de Sceaux se poursuit au fur et à mesure des possibilités (projets à Gif, Courcelles, Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Antony, les Bâconnets, mais compte tenu de l'occupation du sol des communes concernées et de la congestion de la voirie, ces projets sont difficiles à mettre au point).

La R.A.T.P. a proposé à la Régie la réalisation d'un programme complémentaire d'équipement de 1 400 places pour « deux roues ».

Le taux d'utilisation est très variable. Il dépend en particulier :

- de l'éloignement de Paris (plus l'éloignement est important, plus l'attractivité du rabattement en voiture est élevée) ;
- du service offert par la ligne ferrée ;
- de l'accessibilité au parc en voiture ;
- de la qualité de la correspondance parc-station ferroviaire ;
- de la tarification ;
- de la possibilité de stationner gratuitement sur voirie à proximité de la station.

Le taux de fréquentation est en moyenne de :

- 40 % aux portes de Paris ;
- 63 % dans la petite couronne ;
- 84 % dans la grande couronne.

Les parcs les plus mal utilisés le sont soit parce que l'accessibilité routière est mauvaise (Nanterre Préfecture), soit parce qu'ils sont surdimensionnés (Eglise de Pantin provisoire), ou le sont devenus par suite d'une extension de la ligne (Charenton, Nogent-sur-Marne), soit parce que payants et trop proches de Paris (pont de Sèvres).

En règle générale, les parcs au sol sont gratuits, les parcs en structure, payants.

A titre indicatif, les tarifs moyens pratiqués en 1976 dans les parcs payants atteignaient, par mois :

— à Paris	91 F
— dans la petite couronne	65 F
— dans la grande couronne	53 F

La R.A.T.P. est favorable, pour sa part, chaque fois que cela est possible, à la création de petits parcs au sol réservés aux utilisateurs d'un titre de transport.

Cette solution :

- évite les dépenses importantes d'investissement et d'exploitation des parcs en structure ;
- permet une réelle amélioration de l'accessibilité aux stations pour les usagers.

Elle exploite selon cette formule les petits parcs de Malakoff, plateau de Vanves, Malakoff Etienne-Dolet et Neuilly-Plaisance.

Le financement de la réalisation des parcs est assuré grâce à des subventions de l'établissement public régional et du Syndicat des transports parisiens (S.T.P.) :

— si le maître d'ouvrage est une collectivité locale, le taux de subvention de l'E.P.R. peut atteindre 75 % de la part non rentable (c'est-à-dire celle non « couverte » par les équipements annexes - station service, commerces...);

— si le S.T.P. est maître d'ouvrage, le financement est assuré à raison de deux tiers S.T.P., un tiers région.

2° LE MATERIEL ROULANT

Le programme 1979 prévoit pour un montant de 746,95 MF d'autorisations de programme et de 690,80 de prévisions de paiements, d'une part, la commande de 4 éléments (soit 16 voitures) de matériel interconnexion (MI 79) et de 35 trains de 5 voitures de matériel fer moderne (MF 77), d'autre part, la commande de 345 autobus à gabarit normal.

La part relative au réseau routier s'élève à 177,45 MF d'autorisations de programme et 156,20 MF de prévisions de paiement.

En ce qui concerne le métro, une des composantes les plus importantes de l'amélioration de la qualité du service est l'achèvement de la modernisation du matériel roulant.

La disparition du matériel ancien (Sprague-Thomson) sera réalisée en 1982.

La livraison progressive de 1 000 voitures de types MF 77 permettra de faire circuler en 1982 sur l'ensemble des lignes de métro un parc entièrement constitué de matériel moderne.

En 1982, trois grands types de matériel circuleront sur les lignes de métro :

— le matériel sur pneumatiques (MP 55, MP 59, M 73) soit 928 voitures,

— le matériel fer de 1^{re} génération (MF 67) soit 1 583 voitures,

— le matériel fer de 2^e génération (MF 77) soit 1 000 voitures.

Au sujet des autobus nous avons noté qu'en proche et en moyenne banlieue, le service réalisé en 1977 a été de 89,6 millions de kilomètres-voitures et devrait s'élever à 92,1 millions en 1978 pour atteindre 95,5 à la fin du plan 1979-1983.

L'amélioration résulte à la fois du renforcement de service pour répondre à l'accroissement de trafic et de l'extension du réseau accompagnant les mesures de restructuration. En revanche, la mise

en exploitation de prolongements de lignes sur le métro et de la branche du R.E.R. jusqu'à Torcy conduira ultérieurement à modifier la contenance du réseau routier et à réduire le service des lignes d'autobus avoisinantes.

En grande banlieue, la desserte des villes nouvelles d'Evry, de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines a suivi le développement même de ces villes, passant de 2 millions de kilomètres-voitures en 1975 à 4,2 en 1977. Les prévisions pour 1978 se situent à 4,8 millions et doivent atteindre 9,4 millions de kilomètres-voitures à la fin du plan 1979-1983, compte tenu de la desserte de la ville nouvelle de Melun-Sénart à partir de 1980.

D. — Situation financière.

1° Compte d'exploitation de la Régie.

(millions F)

	1977 Résultats	1978 Révision budgétaire (1)
Recettes :		
Recettes du trafic	1 778,00	2 060,50
Remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires (2)	821,21	980,00
Subventions pour maintien ou création de dessertes déficitaires (2)	12,25	12,50
Indemnité compensatrice (2)	1 824,17	2 039,00
	4 435,63	5 092,00
Produits commerciaux accessoires du trafic	84,95	92,00
Autres recettes	394,86	418,80
Total	4 915,44	5 602,80
Dépenses :		
Frais de personnel	3 306,38	3 680,00
Impôts et taxes	365,46	418,80
Energie	185,96	215,70
Matières travaux et divers	544,92	619,00
Frais financiers	415,85	505,00
Dotations aux comptes d'amortissements des immobilisations	436,59	502,00
A déduire : atténuation des charges d'amortissement (versement de transport)	— 380,00	— 350,00
	56,59	152,00
Autres dotations aux comptes d'amortissements et de provisions	40,28	35,50
Aléas	—	20,00
Total	4 915,44	5 676,00
A déduire : report à nouveau au 1 ^{er} janvier	—	43,20
	4 915,44	5 602,80

(1) Résultant de la décision des pouvoirs publics de relèvement des tarifs au 1-7-1978.

(2) La contribution globale de l'Etat, des collectivités locales et des employeurs figure dans le tableau suivant.

2° Recettes et contributions diverses.

(millions F)

	RESULTATS 1977			REVISION BUDGETAIRE 1978		
	Réseau ferré	Réseau routier	Ensemble	Réseau ferré	Réseau routier	Ensemble
Recettes directes	1 087,1	690,9	1 778,0	1 268,0	792,5	2 060,5
Remboursements pour pertes de recettes et indemnité compensatrice :						
Etat	824,4	510,9	1 335,3	946,4	547,4	1 493,8
Collectivités locales	364,7	253,5	618,2	419,6	276,1	695,7
Versement des employeurs *	409,5	294,6	704,1	498,0	344,0	842,0
Produits commerciaux accessoires et autres recettes	395,3	84,5	479,8	426,5	84,3	510,8
Ensemble des recettes	3 081,0	1 834,4	4 915,4	3 558,5	2 044,3	5 602,8
Ensemble des dépenses	3 012,2	1 903,2	4 915,4	3 460,2	2 185,8	5 602,8
Résultats d'exploitation	+ 68,8	- 68,2	—	+ 98,3	- 141,5	- 43,2
Report à nouveau au 1 ^{er} janvier 1978						+ 43,2
Report à nouveau au 1 ^{er} janvier 1979						—

* Ce montant représente la part du produit de versement de transport perçu par la Régie à titre de compensation des pertes et recettes relatives aux cartes orange et aux cartes hebdomadaires. Il ne comprend pas la part du reliquat disponible de ce versement de transport affecté au financement des investissements ou en atténuation des charges d'amortissement.

3° *Les investissements et leur financement.*

Investissements totaux réalisés en 1977 et prévus pour 1978 concernant l'infrastructure : source de financement pour chaque catégorie d'équipements.

Source de financement	Programme 1977		Programme 1978	
	Autorisat. de programme accordées	Paiements comptabilis.	Autorisat. de programme accordées	Paiements prévus
Total	882,50	953,87	704,45	760,80
Dont :				
Subventions de l'Etat	276,80	275,4	208,80	255,00
Subventions de la région ..	266,30	280,55	208,80	255,00
Prêts de la région	291,80	182,3	274,05	227,70
Autres sources de financement	47,60	120,62	12,80	23,10

..

Comme on peut le constater, *les recettes directes du trafic ne couvrent plus que 35,6 % des dépenses.* Fait plus remarquable encore, les subventions de l'Etat et des collectivités locales dépassent la contribution des voyageurs.

C'est là une situation financière, on en conviendra, assez surprenante et certainement malsaine. A l'heure où l'on se plaît à souligner les charges écrasantes qui résultent d'une centralisation excessive, on peut s'étonner de la prime ainsi donnée aux habitants de la région parisienne, prime supportée en grande partie par les provinciaux.

CONCLUSION

Votre Commission s'inquiète une fois de plus de la détérioration du bilan de la S.N.C.F., imputable aussi bien à l'alourdissement des charges financières de l'entreprise qu'à la mauvaise tenue de son trafic « marchandises ».

Dans ce dernier domaine, nous observons qu'en ne prenant en considération que les envois de plus de trois tonnes, la part ferroviaire dans le trafic total n'a représenté en 1977 que 34 % contre 49 % pour la route, 6 % pour la voie d'eau et 11 % pour les oléoducs.

De plus, sans pouvoir encore apprécier les résultats de la présente année, on peut craindre que le retard progressif pris par le rail se soit encore sensiblement aggravé, ne serait-ce qu'en raison des grèves qui ont perturbé l'exploitation.

Il faut savoir, en effet, que toute interruption d'activité contribue à écarter la clientèle pour une période relativement longue, les transporteurs concurrents et, tout particulièrement, routiers ne manquant pas d'en profiter pour conclure avec les usagers des contrats couvrant au moins plusieurs semaines.

Cette situation est particulièrement grave au moment où le chemin de fer fait d'importants efforts au plan commercial pour tenter de compenser les pertes de trafic dues à la baisse inéluctable du volume des pondéreux (charbon, minerais, engrais) en tentant d'attirer à elle les produits transformés ou les marchandises périssables.

Une telle substitution qui nous paraît en tout état de cause souhaitable, ne serait-ce que pour éviter une sorte de monopole routier dans le domaine des marchandises diverses et un engorgement excessif de la voirie, exige un effort considérable de reconversion portant à la fois sur le matériel mis en œuvre, les techniques utilisées et les durées d'acheminement.

Concernant le premier point, il suffit de constater que les versions, portant à la fois sur le matériel mis en œuvre, les techniques wagons de particuliers, adaptés au transport de certains types de produits et dont le nombre (78 400) ne représente qu'un tiers du parc, ont acheminé 59 % du tonnage en 1978 contre 57 % en 1977.

(1) 3 544 000 tonnes ont été acheminées par conteneur en 977 contre 1 830 000, en 1972 et 134 000, en 1968.

Au sujet des techniques utilisées, celles des conteneurs (1) et des dispositifs rail-route devront être développées ainsi que les embranchements particuliers. Il faut savoir, en effet, que toute rupture de charge s'ajoutant aux frais de chargement et de déchargement au départ et à l'arrivée, rend prohibitif le prix du transport proprement dit dont la part peut se trouver réduite à 25 % ou moins.

Enfin, un gros effort reste à faire pour accélérer la rotation des wagons dont la durée encore beaucoup trop grande se traduit par la mise en œuvre d'un parc sans commune mesure avec les besoins.

Au sujet de la R.A.T.P., votre Commission observe que la part des dépenses supportées par l'usager devient marginale et rappelle une fois de plus que les utilisateurs des transports en commun de province sont loin de disposer d'aides comparables, celles de l'Etat n'étant importantes que dans quelques cas particuliers. On notera d'ailleurs que cette remarque s'applique aussi bien aux dépenses d'exploitation qu'aux charges d'équipement.

∴

Examen en commission.

M. PARMANTIER a regretté que l'avis de M. BILLIEMAZ ne fournisse pas d'information concernant le coût réel de l'infrastructure routière et, en particulier, la charge incombant aux transporteurs routiers. Il a noté, en effet, que ceux-ci sont les seuls en Europe à utiliser l'essieu de 13 tonnes, qui contribue largement à la dégradation des chaussées.

M. Bernard LEGRAND a souhaité que l'on se penche sur le problème des réductions accordées aux étudiants qui se font domicilier à La Trinité-sur-Mer ou à Courchevel pour bénéficier des facilités tarifaires consenties sur le rail.

Il a observé, par ailleurs, que sur les transports en commun, le souci de la vérité des prix paraissait perdu de vue à Paris.

M. NOE s'est préoccupé, pour sa part, du retard apporté à la modernisation du matériel sur la branche sud du R.E.R.

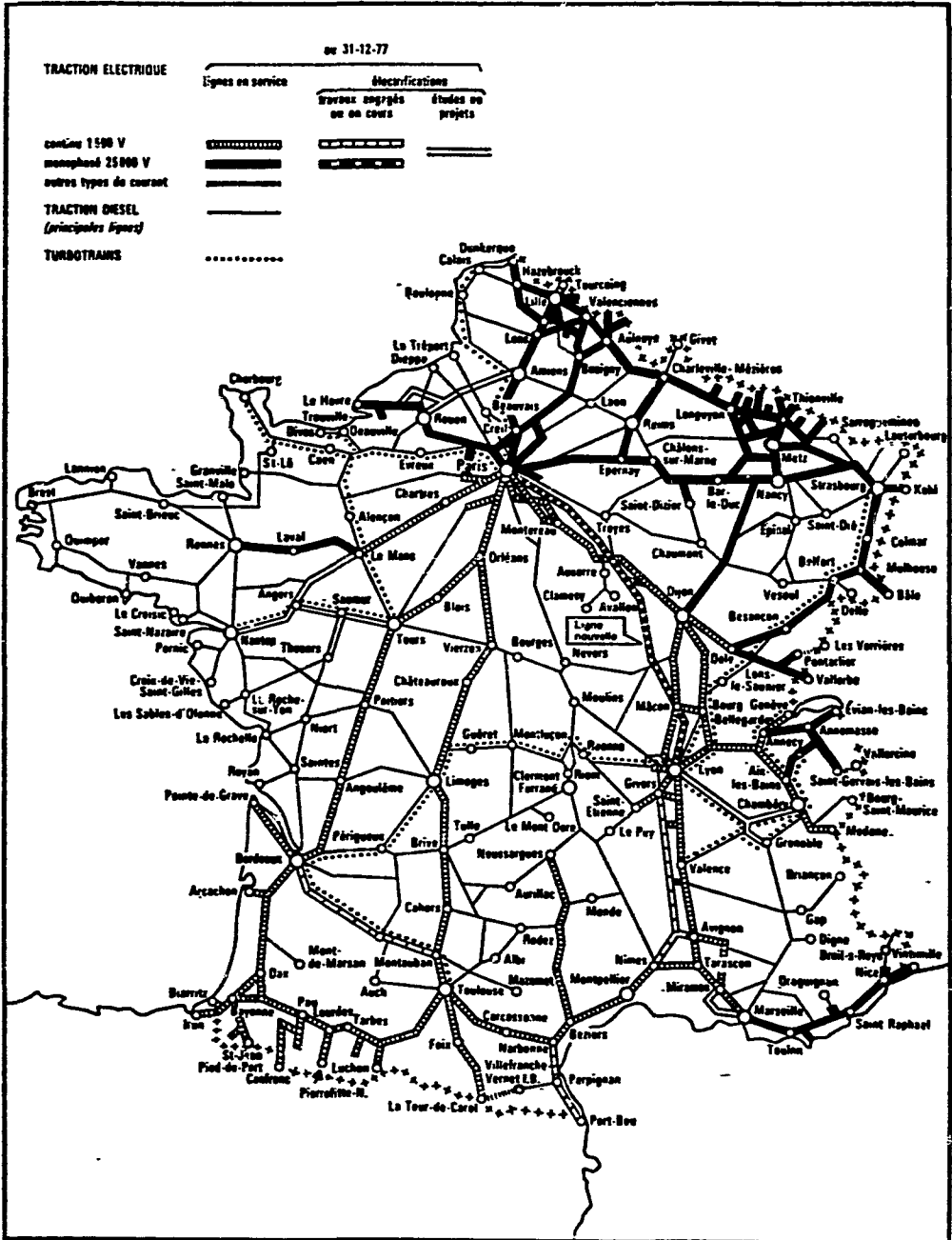
M. BARROUX a observé que les abus signalés pour les réductions aux étudiants ne concernaient pas que cette catégorie d'usagers.

∴

Sous réserve de ces observations, la Commission a donné un avis favorable à l'adoption des dispositions de la loi de finances pour 1979 concernant les transports terrestres.

ANNEXE I

Electrification du réseau ferroviaire au 31 décembre 1977.



ANNEXE II

TEMPS DE PARCOURS DES MEILLEURS TRAINS DE VOYAGEURS

Comparaison entre 1968 et 1978 (service été).

Relation	1968 H.	1978 H.
Paris-Mulhouse	4,40	4,21
Paris-Nancy	2,43	2,37
Paris-Strasbourg	4,04	3,52
Paris-Metz	2,53	2,41
Paris-Reims	1,30	1,27
Paris-Amiens	1,05	1,00
Paris-Lille	1,55	1,52
Paris-Boulogne	2,30	2,13
Paris-Rouen	1,11	1,07
Paris-Le Havre	1,55	1,50
Paris-Caen	2,18	1,58
Paris-Rennes	3,01	2,58
Paris-Nantes	3,38	3,06
Paris-Poitiers	2,28	2,10
Paris-Bordeaux	4,20	3,50
Paris-Orléans	1,03	1,02
Paris-Limoges	2,54	2,50
Paris-Toulouse	6,02	6,02
Paris-Clermont-Ferrand	4,00	3,51
Paris-Montpellier	7,18	6,54
Paris-Dijon	2,23	2,18
Paris-Lyon	4,00	3,44
Paris-Marseille	7,00	6,33
Paris-Nice	9,48	9,01
Paris-Grenoble	5,40	5,11

ANNEXE III

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET PARC DE VEHICULES EN ILE-DE-FRANCE (1976)

Le réseau de voirie

Ville de Paris

Longueur cumulée	1 200 km
Superficie totale	20,5 km ² (24 % surface de Paris)
Largeur moyenne de la voirie	10,6 m

Ensemble de la région d'Ile-de-France (chemins ruraux exclus)

Autoroutes et voies rapides	390 km,
Routes nationales	2 200 km,
Chemins départementaux	7 200 km,
Voies communales	15 900 km,
soit un total de 25 690 km.	

Le parc de véhicules et le stationnement

Véhicules (1)

Voitures particulières et commerciales	2 860 000 (dont 800 000 pour Paris)
Bus	11 500
Véhicules industriels	400 000
soit un total de 3 271 500 véhicules	
60 % des ménages possèdent au moins une voiture de tourisme	

Stationnement

Ville de Paris	680 000 places
Parc de liaison de la région d'Ile-de-France ..	57 000 places

Chaque jour, plus de 60 000 actifs résidant en banlieue quittent leur voiture près d'une gare du réseau ferré pour prendre les transports en commun.

(1) Le taux de motorisation des ménages dépasse aujourd'hui 75 % en Ile-de-France.

ANNEXE IV

PHYSIONOMIE DES TRANSPORTS EN COMMUN EN REGION PARISIENNE (1976)

I. — R.A.T.P.

Métro :

15 lignes,
183,4 km,
353 stations,
3 485 véhicules,
clientèle en 1976 (voyages effectués) : 1 051 millions.

R.E.R. :

3 lignes,
77 km,
51 stations,
469 véhicules,
clientèle en 1976 : 129,5 millions.

Bus :

194 lignes,
2 038 km,
5 100 points d'arrêts,
3 950 véhicules,
121 km de couloirs réservés (dont 96 km à Paris),
clientèle en 1976 : 686 millions.

II. — S.N.C.F. (réseau de banlieue) :

30 lignes,
944 km,
318 gares,
2 900 véhicules,
clientèle en 1976 : 411 millions.

III. — *Transporteurs en commun privés :*

54 entreprises,
275 lignes,
6 500 km,
1 100 véhicules,
clientèle en 1976 : 100 millions.

IV. — TAXIS

15 800 véhicules,
clientèle en 1976 : 130 millions.

ANNEXE V

PART DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS L'ENSEMBLE DES DEPLACEMENTS MOTORISES QUOTIDIENS EN REGION PARISIENNE.

	Ensemble des déplacements motorisés	dont pourcentage en transports en commun
Par type de liaison :		
Paris-Paris	3 086 000	59,3
Paris-Banlieue et banlieue-Paris	3 627 000	58,4
Banlieue-banlieue	10 537 000	13,0
Total	17 250 000	31,0
Par motif :		
Domicile-Travail	5 396 000	41,8
Affaires professionnelles	2 298 000	19,2
Ecole	1 638 000	43,7
Travail-Autre lieu que domicile	1 290 000	33,4
Personnels	6 701 000	22,2

Observations

Les déplacements en véhicule individuel l'emportent largement dans les liaisons de banlieue à banlieue, pour lesquelles les réseaux de transports en commun sont très lâches, voire inexistantes. En revanche, leur rôle reste dominant pour les relations avec le centre.

La voirie parisienne et celle de sa proche banlieue sont complètement saturées en périodes de pointe. Le stationnement y est anarchique. A Paris, un tiers des véhicules stationnés sur la voie publique est en situation illégale.

Malgré une offre de transports importante, les transports en commun sont surchargés aux heures de pointe où se produisent l'essentiel des déplacements domicile-travail.

L'attraction du centre de la capitale décroît puisqu'elle ne génère plus que 39 % des déplacements.

ANNEXE VI

EVOLUTION DE LA CAPACITE DU PARC ROUTIER ET DU TRAFIC REALISE

I. — Parc en service.

Unité : millier

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble		
	1975	1976	1977	1975	1976	1977	1975	1976	1977
Véhicules de C.U. ≥ 3 t.	127	126	129	272	283	286	399	409	415
Véhicules de C.U. ≥ 6,6 t.	102	99	103	152	165	169	254	264	272

II. — Capacité du parc en service.

Unité : milliers de tonnes

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble		
	1975	1976	1977	1975	1976	1977	1975	1976	1977
Véhicules de C.U. ≥ 3 t.	1 859	1 863	1 941	2 456	2 643	2 717	4 315	4 506	4 658
Véhicules de C.U. ≥ 6,6 t.	1 742	1 735	1 818	1 924	2 120	2 202	3 666	3 855	1 080

III. — Trafic. — A. Véhicules de 3 tonnes et plus de charge utile.

Unités : million de tonnes, milliard de t-kilomètres, million de véhicules-kilomètres

Catégorie de distances en charge (en km)	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble		
	1975	1976	1977	1975	1976	1977	1975	1976	1977
I. — Tonnes									
0,50	314	291	278	683	753	718	997	1 047	996
50, 150	93	91	92	126	135	136	219	226	228
150	93	98	100	48	56	61	141	154	161
Toutes distances	500	483	470	857	944	915	1 357	1 427	1 385
II. — Tonnes-kilomètres									
0,50	4,5	4,4	4,3	8,7	9,1	9,1	13,2	13,5	13,4
50, 150	7,8	7,4	7,6	9,5	10,1	10,0	17,3	17,5	17,6
150	34,7	37,0	37,3	13,3	15,9	17,3	48,0	52,9	54,5
Toutes distances	47,0	48,8	49,2	31,5	35,1	36,3	78,5	83,9	85,5
III. — Véhicules-km	4 992	5 026	5 097	6 086	6 389	6 445	10 844	11 415	11 542

Trafic. — B. Véhicules de 6,6 tonnes et plus de charge utile.

Unités : million de tonnes, milliard de tonnes-kilomètres

Catégorie de distances en charge (en km)	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble		
	1975	1976	1977	1975	1976	1977	1975	1976	1977
I. — Tonnes									
0,50	302	281	265	601	671	646	903	952	911
50, 150	86	85	85	106	117	117	192	202	202
150	89	93	95	43	50	55	132	143	150
Toutes distances	477	459	445	750	838	818	1 227	1 297	1 263
II. — Tonnes-kilomètres									
0,50	4,4	4,2	4,1	7,7	8,1	8,2	12,1	12,3	51,6
50, 150	7,3	7,0	7,1	8,3	8,9	8,9	15,6	15,9	79,9
150	33,5	35,5	35,8	12,1	14,5	15,8	45,6	50,0	12,3
Toutes distances	45,2	46,7	47,0	28,1	31,5	32,9	73,3	78,2	16,0

ANNEXE VII

EVOLUTION DES ECHANGES EXTERIEURS PAR MODES DE TRANSPORT de 1960 à 1976

EXPORTATIONS (milliers de tonnes)					
	1960	1970	1974	1975	1976
Mer	18 558	22 481	30 499	27 855	30 410
Fer	39 498	34 984	41 522	31 188	32 878
Voies navigables.	6 101	21 454	25 168	20 301	20 169
Route	5 745	20 609	28 657	25 856	28 789
Total	69 902	99 528	125 846	105 200	112 246

IMPORTATIONS (milliers de tonnes)					
	1960	1970	1974	1975	1976
Mer	53 074	144 949	190 692	161 750	188 099
Fer	17 854	17 177	20 569	15 850	16 386
Voies navigables.	6 956	13 244	14 540	10 990	11 406
Route	2 172	16 999	25 731	25 037	30 202
Total	80 056	192 369	251 532	213 627	246 093

La part respective des différents modes de transport a évolué comme suit :

EXPORTATIONS	1960	1975
Mer	26,5	27,1
Fer	56,5	29,3
Voies navigables	8,7	17,9
Route	8,3	25,7

IMPORTATIONS	1960	1975
Mer	66,3	76,4
Fer	22,3	6,7
Voies navigables	8,7	4,6
Route	2,7	12,3

N. B. — On notera en particulier que la part routière a été multipliée par 4,5 en seize ans et dépasse maintenant le total du chiffre réalisé par le fer et la voie d'eau tandis que celle du rail n'atteint pas le tiers de sa valeur en 1960.