

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la 1<sup>re</sup> séance du 25 novembre 1969.

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1970, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur

*Rapporteur général.*

TOME IV

**EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES**  
**(Deuxième partie de la loi de finances.)**

ANNEXE N° 24

**Transports.**

**I. — SERVICES COMMUNS ET TRANSPORTS TERRESTRES**

*Rapporteur spécial : M. Antoine COURRIERE.*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Yvon Coudé du Foresot, Georges Portmann, André Dulin, vice-présidents ; Jacques Descours Desacres, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Paul Driant, Yves Durand, Marcel Fortier, Lucien Gautier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Jean-Marie Louvel, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 822 et annexes, 835 (tomes I à III et annexe 30), 837 (tome XV) et in-8° 150.

Sénat : 55 (1969-1970).

---

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

Mesdames, Messieurs,

Le total des crédits de la section du budget des Transports « Services communs et transports terrestres » s'élève, en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 5.671.703.271 F, en augmentation de 46.678.866 F, soit 0,8 % sur les crédits votés de 1969.

Quant aux dépenses en capital, elles s'élèvent, pour les autorisations de programme, à 158.600.000 F, et, pour les crédits de paiement, à 233.700.000 F, en diminution respectivement de 15,9 % et de 3,2 % sur le précédent budget.

Les tableaux ci-après donnent la comparaison, par titre et partie pour les dépenses ordinaires, et par chapitre pour les dépenses en capital, des crédits prévus pour 1970 avec ceux ouverts par la loi de finances pour 1969.

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1969.	CREDITS PREVUS POUR 1970			DIFFERENCES entre 1969 et 1970.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
<b>TITRE III. — Moyens des services.</b>					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunérations d'activité .....	4.025.130	4.547.851	»	4.547.851	+ 522.721
<i>Deuxième partie.</i> — Personnel en retraite. — Pensions et allocations .....	786.500	740.000	»	740.000	— 46.500
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	1.288.160	1.370.755	»	1.370.755	+ 82.595
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services .....	2.619.615	2.619.615	— 85.000	2.534.615	— 85.000
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	400.000	400.000	»	400.000	»
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses .....	500.000	500.000	»	500.000	»
<b>Totaux pour le titre III.....</b>	<b>9.619.405</b>	<b>10.178.221</b>	<b>— 85.000</b>	<b>10.093.221</b>	<b>+ 473.816</b>
<b>TITRE IV. — Interventions publiques.</b>					
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions.....	95.000	90.000	»	90.000	— 5.000
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national..	5.083.835.000	5.083.515.000	+ 21.353.000	5.104.868.000	+ 21.033.000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité .....	530.000.000	530.000.000	+ 25.000.000	555.000.000	+ 25.000.000
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance.....	1.475.000	1.652.050	»	1.652.050	+ 177.050
<b>Totaux pour le titre IV.....</b>	<b>5.615.405.000</b>	<b>5.615.257.050</b>	<b>+ 46.353.000</b>	<b>5.661.610.050</b>	<b>+ 46.205.050</b>
<b>Totaux pour les dépenses ordinaires....</b>	<b>5.625.024.405</b>	<b>5.625.435.271</b>	<b>+ 46.268.000</b>	<b>5.671.703.271</b>	<b>+ 46.678.866</b>

**Dépenses en capital.**

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1969.	Prévues pour 1970.	Différence.	Votés pour 1969.	Prévus pour 1970.	Différence.
		(En francs.)					
	<b>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</b>						
	3 <sup>e</sup> partie. — <i>Transports, communications                   et télécommunications.</i>						
53-10	Etudes générales des transports.....	1.400.000	4.400.000	+ 3.000.000	1.400.000	4.500.000	+ 3.100.000
53-22	Bureaux régionaux de fret.....	300.000	300.000	»	173.000	»	— 173.000
	Totaux pour le titre V.....	<u>1.700.000</u>	<u>4.700.000</u>	<u>+ 3.000.000</u>	<u>1.573.000</u>	<u>4.500.000</u>	<u>+ 2.927.000</u>
	<b>TITRE VI. — Subventions d'investissement                   accordées par l'Etat.</b>						
	3 <sup>e</sup> partie. — <i>Transports, communications                   et télécommunications.</i>						
63-40	Subvention à l'Institut de recherches des trans- ports .....	2.000.000	»	— 2.000.000	1.600.000	400.000	— 1.200.000
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers..	184.900.000	153.900.000	— 31.000.000	238.350.000	228.800.000	— 9.550.000
	Totaux pour le titre VI.....	<u>186.900.000</u>	<u>153.900.000</u>	<u>— 33.000.000</u>	<u>239.950.000</u>	<u>229.200.000</u>	<u>— 10.750.000</u>
	<b>TITRE VII. — Réparation des dommages                   de guerre.</b>						
	3 <sup>e</sup> partie. — <i>Transports et télécommunications.</i>						
73-41	Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général.	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux généraux .....	<u>188.600.000</u>	<u>158.600.000</u>	<u>— 30.000.000</u>	<u>241.523.000</u>	<u>233.700.000</u>	<u>— 7.823.000</u>

Ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de le faire remarquer lors de l'examen du précédent budget, les crédits afférents aux moyens des services et à l'équipement administratif du Ministère des Transports ne constituent qu'une très faible part des crédits figurant dans le présent fascicule. Le budget des transports terrestres apparaît avant tout comme étant un budget d'intervention. A eux seuls, les crédits relatifs aux subventions à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. représentent 99,5 % des dépenses ordinaires du budget des Transports terrestres.

Nous examinerons successivement :

- les dépenses d'administration générale ;
- l'exploitation réglementée des voies navigables ;
- les petits réseaux de chemins de fer ;
- la Régie autonome des transports parisiens ;
- la Société nationale des chemins de fer français ;
- les subventions d'équipement pour travaux divers.

## CHAPITRE I<sup>er</sup>

### LES DEPENSES D'ADMINISTRATION GENERALE

#### A. — Les moyens des services.

Le total des crédits demandés au titre des moyens des services s'élève à 10.093.221 F, en augmentation de 473.816 F par rapport au budget de 1969. Ils concernent, d'une part, les frais de fonctionnement de l'administration des transports terrestres, notamment ceux du Conseil supérieur des transports et du corps des contrôleurs routiers, d'autre part, certains crédits d'études et de recherches.

La majoration des crédits résulte de la traduction en année pleine, dans le cadre des services votés, des différentes mesures intervenues en 1969 en matière de rémunération des fonctionnaires et agents de l'Etat, ainsi que dans le domaine des prestations sociales.

La seule mesure nouvelle est une réduction de 85.000 F de la dotation concernant les contrôleurs routiers.

#### B. — Les dépenses en capital.

Trois chapitres rentrent dans cette rubrique :

LE CHAPITRE 53-10. — *Etudes générales des transports :*

Une dotation de 4.400.000 F est prévue à ce titre en autorisations de programme. Les crédits de paiement correspondant, s'élèvent à 4.500.000 F.

LE CHAPITRE 53-22. — *Bureaux régionaux de fret :*

Est prévue une autorisation de programme de 300.000 F en vue du transfert du bureau de fret de Marseille et de la création d'une antenne à Rungis.

LE CHAPITRE 63-40. — *Subvention à l'Institut de recherches des transports.*

Ce chapitre est doté seulement d'un crédit de paiement de 400.000 F pour la poursuite d'opérations en cours. Il s'agit du financement d'études sous contrat.

## CHAPITRE II

### L'EXPLOITATION REGLEMENTEE DES VOIES NAVIGABLES

Comparés aux crédits votés en 1969, les crédits demandés pour 1970 s'établissent comme suit :

	CREDITS votés en 1969.	CREDITS demandés pour 1970.
	(En francs.)	
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 (bonification d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstruction de la flotte fluviale).....	1.230.000	1.230.000
Indemnité compensatrice sur les frets (Sud de Lyon).....	750.000	375.000
Prime de dégagement accordée aux propriétaires de bateaux tractionnés en bois.....	1.125.000	1.125.000
Prime de dégagement accordée aux propriétaires de bateaux tractionnés métalliques...	2.750.000	1.833.000
Aides pour la réorganisation de la flotte française sur le Rhin.....	Néant.	7.000.000
Prime pour le désarmement éventuel des automoteurs de 900 tonnes.....	Néant.	1.300.000
	<b>5.855.000</b>	<b>12.863.000</b>

Ce tableau appelle un certain nombre d'observations.

En premier lieu, on constate une réduction de l'aide accordée à la batellerie pour les transports au Sud de Lyon par suite des améliorations apportées à la navigation sur le Rhône.

D'autre part, les crédits prévus pour la prime dite de dégagement accordée aux propriétaires de bateaux tractionnés métalliques sont également en diminution. Ceci est la conséquence d'un étalement du programme de « déchirage » des bateaux tractionnés métalliques. Ce programme, qui devait se poursuivre en 1970 et 1971 au même rythme qu'en 1969, sera, en effet, étalé sur les trois exercices 1970, 1971 et 1972.

Ce ne sont pas, du reste, des considérations budgétaires qui ont conduit le Ministère des Transports à étaler le programme de déchirage ; cette mesure a appelé, en effet, de vives réserves de la part de certains milieux professionnels, notamment artisanaux, et il semble opportun de ralentir cette opération.



## CHAPITRE III

### LES PETITS RESEAUX DE CHEMINS DE FER

#### 1° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways.

(Chap. 44-41.)

Rappelons que les subventions prévues à ce chapitre sont accordées par l'Etat aux départements et aux communes, au titre de subventions d'établissement pour la construction de réseaux ferrés d'intérêt local, en application des lois des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913.

Les taux de ces subventions ayant été fixés par la loi ou le décret déclarant d'utilité publique la construction de la ligne et comme il s'agit, en fait, d'opérations qui sont toutes antérieures à 1914, ces taux sont très faibles. Ces subventions sont destinées à disparaître progressivement, à mesure que viendront à extinction les concessions auxquelles elles se rattachent.

Pour 1970, elles doivent s'élever, au total, à 90.000 F en diminution de 5.000 F par rapport à l'année précédente.

#### 2° Les chemins de fer secondaires d'intérêt général.

(Chap. 45-41.)

Les quatre réseaux intéressés sont ceux de la Corse, de la Provence, du Vivarais-Lozère et du Paris-Orléans-Corrèze.

Les crédits prévus pour 1970 s'élèvent à 4.235.000 F en augmentation de 1.145.000 F sur ceux de 1969.

Ces crédits se décomposent comme suit :

a) *Le réseau de la Corse.*

En application de la convention de concession du 16 avril 1965, approuvée par décret du 29 mai 1965, le chemin de fer de la Corse a été concédé à la Société auxiliaire pour les chemins de fer secondaires. La convention de concession prévoit l'exploitation, aux risques et périls du concessionnaire, assortie du versement par l'Etat d'une subvention forfaitaire indexée. L'exploitation de ce chemin de fer étant fortement déficitaire, le montant de la subvention couvre environ la moitié des dépenses de fonctionnement. Il s'élève pour 1970 à 2.205.000 F.

b) *Le chemin de fer de Provence (ligne de Nice à Digne).*

Jusqu'au 31 mars 1968, ce chemin de fer a été exploité en régie pour le compte de l'Etat. Il est prévu que la responsabilité de la ligne sera transférée entièrement à partir de 1971 aux collectivités locales intéressées. Dans ce but, les départements des Alpes-Maritimes et des Basses-Alpes et les villes de Nice et de Digne ont constitué un syndicat, le Syndicat Méditerranée - Alpes, à qui doit être confiée la concession du chemin de fer.

Pendant la période intérimaire, le syndicat a pris en charge une part progressive du déficit d'exploitation, atteignant les trois quarts en 1970.

Le régime administratif du chemin de fer n'est pas modifié pendant la période intérimaire : c'est toujours une régie, dont l'administrateur est le Directeur départemental de l'Equipement des Alpes-Maritimes. La subvention de l'Etat est versée à la régie. La dotation y afférente est fixée pour 1970 à 570.000 F.

3° *Le réseau du Vivarais-Lozère.*

Ce réseau est concédé depuis sa création à la Compagnie des chemins de fer départementaux. En 1968, il a été transféré sur route. A la demande des collectivités locales intéressées, désireuses de garder à la desserte routière de remplacement le caractère

d'un service public, le service routier est resté confié à la même compagnie concessionnaire, qui est également chargée de la liquidation de l'exploitation ferroviaire pour le compte de l'Etat (indemnités d'attente de pension pour le personnel et frais administratifs). C'est à ce dernier titre que des crédits devront lui être versés en 1970. Ils s'élèveront à 460.000 F.

4° *Le réseau Paris—Orléans—Corrèze (P. O. C.)*

Ce réseau à voie étroite, concédé à la S. N. C. F., était exploité pour le compte de cette société par la Compagnie générale des chemins de fer et transports automobiles (C. F. T. A.). Fermé le 1<sup>er</sup> novembre 1969 pour les voyageurs, ce chemin de fer sera fermé le 1<sup>er</sup> juin 1970 pour les marchandises. Les frais de liquidation, notamment le coût du reclassement du personnel et les indemnités diverses versées au personnel non reclassé, sont pris en charge par l'Etat. Les subventions seront versées par l'intermédiaire de la S. N. C. F., leur montant sera de l'ordre de 1 million de francs.

## CHAPITRE IV

### LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Deux chapitres du budget des Travaux publics intéressent la Régie autonome des transports parisiens. L'un, le chapitre 45-45, concerne la participation du budget général aux dépenses d'exploitation de la Régie, l'autre, relatif aux dépenses en capital (chap. 63-90. — Subventions d'équipement pour travaux divers) comporte différentes dotations concernant les transports parisiens.

#### 1° Participation aux dépenses d'exploitation.

Les crédits prévus en faveur de la Régie autonome des transports parisiens (chap. 45-45) sont destinés à compenser certaines pertes de recettes subies par la R. A. T. P. dans les conditions prévues par le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, qui a fixé le régime financier de la Régie.

Nous rappellerons les grandes lignes de ce régime :

*Pertes de recettes résultant d'une opposition des pouvoirs publics au relèvement des tarifs.*

La Régie a droit au remboursement par l'Etat et les collectivités locales intéressées des pertes de recettes qui lui sont imposées. Ce remboursement est effectué dans les conditions suivantes :

Lorsque le Gouvernement a fait opposition à une proposition de relèvement des tarifs de la R. A. T. P. tendant au rétablissement de l'équilibre financier de la Régie et présentée par le syndicat chargé de l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne — ou bien s'il n'autorise qu'une application partielle de cette proposition de relèvement — le déficit qui en résulte pour la R. A. T. P. est compensé par une indemnité dont la charge est répartie entre l'Etat et les collectivités locales membres du syndicat (ville de Paris et anciens départements de la Seine et de Seine-et-Oise, départements de Seine-et-Marne et de l'Oise).

Cette répartition est effectuée, conformément aux dispositions du décret du 27 octobre 1960, dans la proportion de 70 % à la charge de l'Etat et de 30 % à la charge des collectivités locales.

*Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires  
instituées antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1958.*

Le décret du 7 janvier 1959 a prévu que la R. A. T. P. serait remboursée des pertes de recettes résultant, pour elle, des tarifs sociaux qui lui sont imposés.

La charge de ces remboursements, dans la mesure où les taux de réduction consentis pour chaque catégorie de bénéficiaire ne sont pas supérieurs à ceux qui étaient en vigueur le 31 décembre 1957, incombe à l'Etat et aux collectivités locales dans la même proportion (70 % et 30 %) que celle indiquée ci-dessus.

*Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires  
instituées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1958.*

Pour les réductions tarifaires nouvelles ou lorsque le taux de réduction a été relevé par rapport à celui en vigueur le 31 décembre 1957, les pertes de recettes qui en résultent sont supportées par l'Etat ou par la collectivité locale qui a fait la demande de la réduction.

Les réductions tarifaires instituées postérieurement au 31 décembre 1957 sont celles qui ont été créées par la loi du 30 juillet 1960 en faveur des étudiants et des élèves poursuivant leurs études dans des établissements publics pour la première zone de la région parisienne, ainsi que des économiquement faibles domiciliés dans la même zone, pour compenser la charge supplémentaire résultant, pour les intéressés, de l'augmentation des tarifs de la R. A. T. P. intervenue à l'époque.

La perte de recettes correspondante est intégralement supportée par l'Etat.

Les crédits prévus pour assurer la participation aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. s'élèvent pour 1970 à un total de 663 millions de francs. Rappelons qu'au budget de 1969 ils étaient de 537,8 millions de francs.

Le tableau ci-après donne la décomposition des crédits prévus entre les différentes subventions et indique également le montant des participations des collectivités locales.

DESIGNATION	ETAT	COLLECTIVITES locales.	TOTAL
(En millions de francs.)			
Pertes de recettes résultant d'une opposition au relèvement des tarifs (indemnité compensatrice) .....	461,0	197,6	658,6
Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires antérieures au 1 <sup>er</sup> janvier 1958.	202,0	82,0	284,0
	663,0	279,6	942,6

L'augmentation des crédits traduit la situation difficile que connaît la R. A. T. P., situation que nous avons déjà eu l'occasion d'analyser dans nos précédents rapports et dont rien ne permet d'espérer dans l'immédiat un redressement.

## 2° Le métro express régional.

La construction de la ligne Est-Ouest du réseau express régional se poursuit dans l'ensemble normalement.

Les dates de mise en service envisagées par tronçons sont les suivantes :

Branche Est :

Section Nation—Boissy-Saint-Léger : décembre 1969.

Branche Ouest :

Défense—Etoile : fin 1969-début 1970 ;

Etoile—Auber : début 1972 ;

Défense—Saint-Germain : début 1973.

Rappelons que le financement des travaux d'infrastructure du métro express régional doit être assuré, par parts égales, par des subventions de l'Etat et du district de Paris. Quant aux dépenses de matériel roulant, elles sont intégralement supportées par la R. A. T. P. et financées par voie d'emprunt.

Le tableau ci-après précise la situation des autorisations de programme accordées et des dépenses effectuées au 30 juin 1969 pour la construction de la ligne Est—Ouest (part de l'Etat et part du district).

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME accordées (1).			DEPENSES EFFECTUEES (1)		
	Au 31 décembre 1968.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 1969 au 30 juin 1969.	Total.	Au 31 décembre 1968.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 1969 au 30 juin 1969.	Total.
	(En millions de francs.)					
Branche Ouest.....	1.214,7	264,8	1.479,5	790,0	194,0	984,0
Branche Est.....	678,4	80,0	758,4	349,6	118,0	467,6
Etudes et reconnais- sances .....	9,6	8,0	17,6	4,0	»	4,0
	1.902,7	352,8	2.255,5	1.143,6	312,0	1.455,6

(1) Ces chiffres englobent les participations de l'Etat et du district.

Les autorisations de programme prévues au budget de 1970 au titre de la part de l'Etat dans la construction du métro express régional s'élèvent à 106 millions de francs.

Indiquons que le montant total des autorisations de programme — subventions de l'Etat et du District — dont disposera la Régie en 1970 s'élève à 325 millions de francs, financées de la manière suivante :

— subventions de l'Etat .....	106 millions de francs.
— subventions du District .....	106 — —
— récupération de taxes sur programmes antérieurs .....	113 — —
Total .....	325 millions de francs.

Ce total correspond aux engagements effectivement nécessaires en 1970.

## CHAPITRE V

### LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

#### A. — Les projets de réforme.

Le projet de budget de 1970 est marqué en ce qui concerne la S. N. C. F. par une modification du mode de calcul des subventions qui lui sont versées. Cette modification est la conséquence de la réforme de la convention du 31 août 1937 liant la société nationale, réforme qui doit intervenir au début de l'année prochaine. Par rapport à la situation actuelle, les grandes lignes de cette réforme s'analysent, en définitive, comme aboutissant à une augmentation des participations conventionnelles de l'Etat (participation aux dépenses de retraites, d'infrastructure et de passages à niveau) et à l'octroi à la S. N. C. F. d'une subvention spéciale pour le maintien, à titre d'obligation de service public, de certaines lignes particulièrement déficitaires.

Elle doit être complétée, par ailleurs, selon les intentions du Gouvernement, par différentes mesures internes et externes à la S. N. C. F. dans le but d'améliorer la rentabilité de l'exploitation du chemin de fer.

Parmi les mesures internes à la Société nationale et sans entrer dans leur détail, citons :

- une augmentation des pouvoirs de la S. N. C. F. en matière de gestion commerciale jointe à une plus grande liberté tarifaire. En particulier, elle ne sera tenue de respecter les tarifs homologués que dans les cas où les modes de transport concurrents seront soumis également à une tarification obligatoire ;
- le transfert sur route de nombreux services omnibus voyageurs ainsi que de certaines lignes marchandises très déficitaires. Dans un délai de trois ans, environ 10.000 kilomètres de lignes omnibus seraient transférés sur route, avec maintien toutefois du système tarifaire S. N. C. F. Est également envisagée la modification des expéditions de détail ;
- les efforts de modernisation et de rationalisation seraient poursuivis.



Les mesures internes concernent en fait les transports routiers pour lesquels sont prévues, en ce qui concerne la zone longue, une modification du régime actuel du contingentement, et pour la zone courte une libéralisation des transports. Enfin, une simplification de la tarification obligatoire est également envisagée. En contrepartie, les contrôles auxquels sont soumis les transports routiers seraient renforcés.

Compte tenu, d'une part, de l'augmentation du total des participations conventionnelles, et, d'autre part, des différentes mesures qui doivent accompagner la modification de la convention, le Gouvernement escompte une disparition du déficit résiduel de la S. N. C. F. dans un délai de cinq ans.

\*  
\* \*

Force est de constater que, pour partie, les mesures projetées constituent une opération essentiellement comptable. Le fait de transformer en participations conventionnelles, par une modification des bases de calcul de ces participations, une fraction de la subvention d'équilibre ne changera rien au total des crédits inscrits au budget général.

Sans doute, les auteurs du projet de réforme pensent qu'en réduisant de cette manière le déficit résiduel de la S. N. C. F. on créera un climat psychologique favorable pour mettre en œuvre une politique de réformes. Ce raisonnement avait déjà été fait en 1952 lors de la préparation de l'avenant à la convention qui avait institué la participation de l'Etat aux dépenses de retraites, de passages à niveau et d'infrastructure. Dix-sept années d'expérience ont montré que cette formule avait abouti à un échec. Loin de se résorber, le déficit résiduel a continué à croître. Aussi, rien ne permet de penser que ce qui a échoué en 1952 réussira en 1970.

En fait, c'est la définition du service public qui est en cause. Jamais le Gouvernement n'a eu deux années de suite la même conception du rôle de la S. N. C. F. Il y a peu de temps le Ministre des Transports affirmait que la S. N. C. F. devait équilibrer son budget comme une simple affaire commerciale et ne répondait pas à la question posée par votre rapporteur qui lui demandait comment il pouvait concilier cette conception archaïque avec la notion du service public et social qui paraît être reconnue à une affaire d'intérêt national comme la S. N. C. F.

Personne n'ignore en effet que si la nationalisation des chemins de fer a été admise en 1936 c'est parce que l'Etat soldait tous les ans le déficit des sociétés privées au nom précisément de la notion du service public qu'elles rendaient au pays.

Quel est aujourd'hui le point de vue gouvernemental ? Il semble qu'il se soit infléchi dans la direction de la notion du service public et que l'on revienne à une plus normale appréciation du rôle de la S. N. C. F.

Certes, il faut rechercher le point le plus rapproché de l'équilibre, mais il paraît clair que la solution ne pourra être valablement trouvée que dans une meilleure formule de coordination des transports, dans la recherche des bénéfices considérables réalisés par des sociétés privées tirant leur origine des activités de la S. N. C. F. et qui réalisent sur son dos de substantiels profits et dans la revision de certains tarifs qui font de la S. N. C. F. l'organisme dispensateur de subventions déguisées à certaines grandes affaires industrielles ou commerciales.

De surcroît, il paraît nécessaire d'insister sur le délicat problème de la fermeture de certains services d'omnibus voyageurs ainsi que de certaines lignes marchandises prétendues déficitaires.

En ce qui concerne le déficit présumé ou prétendu de ces lignes vouées à la fermeture, votre rapporteur se permet de s'étonner qu'aucun renseignement ne lui ait été fourni qui eût pu justifier les mesures envisagées.

En outre, et en ce qui concerne les services d'omnibus qui doivent être supprimés, il est apparu profondément regrettable à votre Commission des Finances que, dans la plupart des cas, l'article 15 du décret du 14 novembre 1949 n'ait pas été respecté.

Cet article prévoit en effet que :

« Le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme peut, à *titre provisoire*, et après consultation du Conseil général, décider la fermeture partielle ou totale d'une voie ferrée au service des voyageurs indépendamment de la procédure d'établissement ou de modification du plan de transports. »

Or, les conseils généraux intéressés n'ont pas reçu, du moins dans les cas qui ont été portés à la connaissance de votre rapporteur, une documentation leur permettant de juger du bien fondé de la décision envisagée et n'ont été appelés qu'à se prononcer sur le choix de l'entrepreneur routier destiné à remplacer le service d'omnibus supprimé.

Il s'agit d'une grave confusion. Le décret précité stipule en effet dans son article 16 que le Comité technique départemental des Transports doit être consulté sur les services de remplacement. Cela ne saurait en aucune manière concerner les conseils généraux, qui doivent être consultés sur *l'éventuelle fermeture partielle ou totale d'une voie ferrée* et se sont refusés à s'occuper d'affaires qui concernent les comités techniques départementaux.

Votre Commission des Finances considère, par ailleurs, que la fermeture au trafic de certaines lignes voyageurs ou marchandises n'apportera pas les quelque 13 milliards d'anciens francs d'économies, car c'est dans son ensemble que la question doit être étudiée.

Combien, en effet, va représenter l'économie prévue ? Le temps perdu sur les routes encombrées par les usagers, la gêne causée aux voyageurs, étudiants, élèves, ouvriers, employés, qui bénéficient avec la S. N. C. F. d'un service parfaitement et régulièrement assuré, paraît avoir bien peu pesé dans la décision prise.

Par ailleurs, la fermeture de lignes secondaires qui éclatent sur une gare importante d'une ligne principale va priver le rail d'une partie de son trafic, qui se détournera vers d'autres moyens de transport.

En outre, diverses catégories de trafics, telles celle des colis express, très importante pour certaines régions industrielles, ne pourront plus être valablement assurées.

D'autre part, les moyens de remplacement vont connaître, si tant est qu'il existe, un déficit analogue à celui qui grève la gestion de la S. N. C. F. et qui ne fera que s'accroître en raison de la baisse constante du nombre de voyageurs transportés par les services d'autobus, et ce seront, d'ici peu de temps, les collectivités locales, départements et communes, qui devront prendre en charge les subventions d'équilibre mises, pendant un court délai, à la charge de l'Etat.

Enfin, il apparaît que le remplacement du trafic « fer » par un trafic « route » pose des problèmes très graves au sujet des possibilités de circulation sur des routes souvent déjà encombrées.

Sans doute, M. le Ministre des Transports a-t-il affirmé que des crédits seraient alloués pour l'amélioration et l'élargissement des routes nationales.

Encore qu'aucun crédit ne figure à cet effet dans le budget de l'Équipement, ce qui dénote un manque de coordination regrettable sur le plan ministériel, au niveau départemental, les autobus

de remplacement circuleront sur des routes départementales. Ces dernières, si elles sont en parfait état, sont souvent étroites. Les budgets départementaux ne sont pas en mesure de réaliser les travaux qui seront indispensables pour assurer une circulation normale, et rien n'est prévu au budget de l'Intérieur pour les aider à effectuer les travaux indispensables.

Ainsi, et pour les deux raisons qui viennent d'être indiquées, les budgets départementaux risquent de faire les frais d'une décision à laquelle les assemblées départementales n'ont pas été appelées à participer. Cela ne saurait être accepté par les contribuables locaux, qui seraient doublement lésés : par les fermetures des lignes S. N. C. F., d'une part, et, d'autre part, par le surcroît de charges qui leur sera imposé.

### B. — Les crédits prévus pour 1970.

Le budget des Transports contient quatre chapitres intéressant la Société nationale des chemins de fer français, représentant un total de 4.979,77 millions de francs.

Le tableau ci-après donne la comparaison des crédits demandés pour 1970 avec ceux votés pour 1969.

CHAPITRE		1969	1970	DIFFERENCE
		(En millions de francs.)		
45-42	Application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.....	2.278,00	846,00	— 1.432,00
45-44	Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la Convention du 31 août 1937.....	2.252,00	3.572,00	+ 1.320,00
45-46	Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation .....	7,09	6,77	— 0,32
46-41	Application des articles 18 ter et 20 bis de la Convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français .....	530,00	555,00	+ 25,00
		5.067,09	4.979,77	— 87,32

On constate tout de suite qu'au budget de 1970 un important transfert de crédits est effectué entre le chapitre 45-42, qui concerne la subvention proprement dite, et le chapitre 45-44 qui regroupe les participations conventionnelles de l'Etat à la S. N. C. F. Ce transfert est la conséquence des projets de réforme de la convention liant l'Etat à la S. N. C. F., projets sur lesquels anticipe le présent fascicule budgétaire.

Il apparaît donc que cette réforme aura, du point de vue comptable, pour résultat d'augmenter les participations de l'Etat aux dépenses de retraites, d'infrastructure et de passages à niveau pour provoquer en contrepartie un dégonflement du déficit résiduel.

En pratique, les dotations demandées pour 1970 ont été évaluées en supposant que la réforme de la S. N. C. F. serait effectivement mise en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1970. Les incidences budgétaires pour les premières années d'application tiennent essentiellement à la normalisation des comptes et également dans une certaine mesure aux résultats attendus dès la première année du programme d'action étalé sur cinq ans que doit mettre en œuvre la Société nationale. La normalisation des comptes entre l'Etat et la S. N. C. F. a pour objet de mesurer exactement et de rembourser les charges anormales qui pèsent sur son exploitation.

#### 1° APPLICATION DE L'ARTICLE 18 DE LA CONVENTION DU 31 AOUT 1937

(Chap. 45-42.)

Dans ce chapitre sont regroupées quatre subventions distinctes :

— une subvention pour frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire. Rappelons que la S. N. C. F. est tenue, par son cahier des charges, de maintenir en service les lignes et installations qui pourraient être déclassées du point de vue commercial, mais qui présentent, par contre, un intérêt stratégique. En contrepartie, la Société nationale reçoit une subvention de l'Etat qu'il est proposé de fixer pour 1970 à 1,2 million de francs contre 5 millions les années précédentes ;

— une subvention destinée à compenser les pertes de recettes résultant pour la Société nationale du refus opposé par le Gouvernement, pour des raisons de politique économique générale, à une augmentation tarifaire demandée par la S. N. C. F. Cette subvention est évaluée pour 1970 à 53,8 millions de francs. Elle concerne en fait les lignes de la banlieue parisienne dont la tarification est liée à celle de la R. A. T. P. et pour lesquelles le Gouvernement s'est opposé à l'application des relèvements tarifaires proposés par le syndicat des transports de la région parisienne ;

— une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation. Pour 1970, cette subvention est fixée à 766 millions de francs.

D'après les indications fournies par le Ministère des Transports, le chiffre de cette subvention a été établi de la manière suivante :

En partant du budget d'exploitation révisé de la S. N. C. F. pour 1969, a été calculé ce qu'aurait été le budget normalisé correspondant. Ce budget faisait apparaître, après normalisation, une insuffisance d'exploitation de 958 millions de francs.

Le rétablissement de l'équilibre financier de l'exploitation ferroviaire espéré par les pouvoirs publics devrait être obtenu par une série d'actions incombant soit aux pouvoirs publics, soit à la S. N. C. F. elle-même. Ces actions font l'objet d'un programme de réformes, qui concerne les activités et les structures de la S. N. C. F. ainsi que la politique générale des transports du Gouvernement, et dont la réalisation doit s'étaler sur cinq années.

Dans ces conditions, le Gouvernement a estimé pouvoir escompter que l'insuffisance d'exploitation diminuerait d'un cinquième en 1970 et atteindrait ainsi 766 millions de francs.

— une subvention de 25 millions de francs pour remboursement des charges de service public, rubrique qui n'existait pas jusqu'à présent.

En effet, les principes nouveaux introduits par la réforme sont que la S. N. C. F. peut proposer à l'Etat la suppression, le transfert sur route, ou la réorganisation de l'exploitation ferroviaire de services déficitaires. En cas de refus par l'Etat, la Société nationale recevra une indemnité égale, sur la base du coût marginal global, au déficit des services ferroviaires maintenus. Il est également prévu la prise en charge par l'Etat, pendant une durée maximum de cinq ans, du déficit des services routiers qui auront pu être

substitués à des services omnibus de voyageurs. Le crédit de 25 millions de francs prévu à ce titre pour 1970 correspond à la prise en charge des premières opérations qui seront approuvées avant la fin de 1970.

Au total, la subvention prévue au titre de l'article 18 de la convention s'élève donc pour 1970 à 846 millions de francs.

## 2° APPLICATION DES ARTICLES 19, 19 *bis* ET 19 *quater* DE LA CONVENTION DU 31 AOUT 1937 (chap. 45-44).

Aux termes des dispositions des articles 19, 19 *bis* et 19 *quater* de la convention du 31 août 1937 modifiée par l'avenant du 10 juillet 1952 et qui doit faire l'objet d'une nouvelle modification, l'Etat est tenu de participer aux dépenses d'entretien de l'infrastructure, des passages à niveau et des retraites de la S. N. C. F.

Les nouvelles règles de calcul qui doivent être adoptées pour la détermination de ces participations seront, en 1970, les suivantes :

### *Charges d'infrastructure.*

Jusqu'ici l'Etat remboursait forfaitairement 60 % des dépenses afférentes à l'entretien de la voie, des ouvrages d'art et des installations de sécurité. A l'avenir les dispositions qui vont régir la participation de l'Etat aux charges d'infrastructure, qui s'inspirent très étroitement du principe de l'égalité de traitement entre les différents modes de transport, seront les suivantes :

Pour les grandes catégories d'activités où la tarification de l'usage des infrastructures applicable aux modes de transport concurrents ne couvrira pas les dépenses afférentes à ces infrastructures, la Société nationale recevra de l'Etat une contribution forfaitaire à ses dépenses d'entretien et d'exploitation, ainsi qu'à ses charges financières en vue de lui assurer un traitement équivalent à celui qui est appliqué aux autres modes de transport pour chacune des grandes catégories en cause. En application de ce principe, la S. N. C. F. ne bénéficiera en 1970 d'aucune contribution pour ses transports voyageurs. La dotation prévue en 1970 a été calculée d'après les indications fournies par le Ministère des Transports selon une méthode économiquement équivalente à celle conduisant, pour l'usage des infrastructures routières par les véhicules routiers de transport de marchandises, à une tarification au « niveau du coût marginal social » (principe de la « taxe à l'essieu »).

### *Passages à niveau.*

La Société nationale doit recevoir de l'Etat une contribution égale à la moitié de l'ensemble des charges relatives aux passages à niveau, quels que soient la nature de ces charges et le classement administratif de la voie traversée. Le nouveau principe entraîne une majoration importante du crédit, puisque la contribution de l'Etat était jusqu'ici doublement limitée, aux seules dépenses de gardiennage et aux passages à niveau situés sur les routes nationales.

### *Charges de retraites.*

Le versement fait par l'Etat jusqu'à présent avait un caractère éminemment forfaitaire puisqu'il était limité au personnel mis à la retraite depuis 1949 et non remplacé dans l'effectif global.

Désormais, la contribution de l'Etat sera égale à la différence entre les deux éléments ci-après :

a) Les charges de toute nature afférentes aux prestations, diminuées du produit des placements de fonds de la caisse des retraites ;

b) Les cotisations « normalisées » (part salariale et part patronale) dont le taux est fixé à 40,3 % des salaires soumis à retenue pour la retraite. Le taux de 40,3 % ci-dessus pourra toutefois être révisé en fonction de l'évolution ultérieure du régime pris comme référence (régime général de la Sécurité sociale et régimes complémentaires obligatoires) et du régime de retraites du personnel de la S. N. C. F. de telle façon que la Société nationale se trouve dans la même position qu'une entreprise dont le personnel en activité serait affilié au régime de référence et bénéficierait en sus, du chef de l'entreprise, d'avantages particuliers.

\*

\* \*



Compte tenu des règles de calcul indiquées ci-dessus, les contributions prévues pour 1970 sont les suivantes :

	1969	1970	DIFFERENCE
(En millions de francs.)			
Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et d'infrastructure .....	1.117	1.122	+ 5
Contribution de l'Etat aux dépenses relatives aux passages à niveau.....	23	260	+ 237
Contribution de l'Etat aux charges de retraites.	1.112	2.190	+ 1.078
	2.252	3.572	+ 1.320

### 3° REMBOURSEMENT DES CHARGES D'EMPRUNTS ÉMIS EN COUVERTURE DES INSUFFISANCES D'EXPLOITATION

(Chap. 45-46.)

Chaque année, l'Etat rembourse à la Société nationale des chemins de fer français les charges d'emprunts que celle-ci a dû contracter dans le passé pour faire face à des insuffisances d'exploitation.

Le crédit prévu à ce titre, pour 1970, s'élève à 6.770.000 F, en diminution de 320.000 F par rapport au crédit voté en 1969.

Cette diminution est la conséquence du remboursement progressif des emprunts dont il s'agit.

### 4° APPLICATION DES ARTICLES 18 *ter* ET 20 *bis* DE LA CONVENTION DU 31 AOÛT 1937

(Chap. 46-41.)

Aux termes des articles 18 *ter* et 20 *bis* de la Convention du 31 août 1937, l'Etat doit rembourser à la S. N. C. F. les pertes de recettes résultant pour elle des obligations de transport à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui lui sont imposées par voie législative ou réglementaire, ou qui lui incombent en application de son cahier des charges.

Ces remboursements sont imputés sur les budgets des différents ministères intéressés.

Pour 1970, l'évaluation des remboursements dus à la S. N. C. F., au titre des articles 18 *ter* et 20 *bis*, par le Ministère des Transports, est de 555 millions de francs, en augmentation de 25 millions de francs par rapport à 1969.

Le tableau ci-après donne la décomposition du crédit entre les différentes catégories de bénéficiaires.

	(En millions de francs.)
Familles nombreuses.....	136,6
Réformés de guerre.....	26,8
Abonnements hebdomadaires de travail.....	255,4
Visites aux tombes de militaires.....	0,8
Abonnements ordinaires de proche banlieue.....	2,8
Congés populaires.....	69,9
Promenades d'enfants.....	3,0
Abonnements d'élèves, d'étudiants et d'apprentis.....	56,6
Guide des aveugles.....	2,6
Economiquement faibles.....	0,5
Total .....	555,0

\*

\* \*

Indiquons qu'indépendamment des crédits ouverts au budget des Transports terrestres, la S. N. C. F. bénéficie d'autres dotations qui figurent dans les budgets de divers départements ministériels.

A titre d'information, le tableau ci-après récapitule l'ensemble de ces crédits pour l'exercice 1970 ainsi que pour les trois exercices précédents.

**Versements de l'Etat à la S. N. C. F.**  
(Comparaison 1967-1968-1969-1970). — Crédits budgétaires.

DESIGNATION	1967	1968	1969	1970
	(En millions de francs.)			
<i>Budget des Transports.</i>				
Chapitre 32-91. — Pensions et retraites. — Prestations et versements de l'Etat.....	0,4	0,35	0,35	0,28
Chapitre 45-42. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937.....	1.646,689	1.625	(1) 2.592	846
Chapitre 45-44. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937..	1.778,3	1.999	2.252	3.572
Chapitre 45-46. — Remboursement des charges des emprunts émis en couverture des déficits d'exploitation .....	7,559	7,3	7,09	6,77
Chapitre 46-41. — Application des articles 18 ter et 20 bis de la convention du 31 août 1937.....	380,43	505	530	555
<b>Totaux .....</b>	<b>3.813,378</b>	<b>4.136,65</b>	<b>(1) 5.381,44</b>	<b>4.980,05</b>
<b>Autres ministères.</b>				
<i>Ministère de l'Economie et des Finances.</i>				
Dette publique. — Charges d'amortissement.....	26,65	27,65	22,03	22,23
Finances. — Charges communes :				
Chapitre 11-31. — Charges d'intérêts .....	6,68	5,38	4,03	3,13
Chapitre 44-98. — Bonifications d'emprunts émis de 1951 à 1959.....	28,79	28,29	30,58	(2)
Chapitre 46-96. — Réductions de tarifs (conjointes et enfants mineurs de certains retraités).....	4,9	5,4	5,5	5,6
<i>Ministère de l'Industrie.</i>				
Chapitre 44-12. — Réductions de tarifs (C. E. C. A.) ..	17,9	9,8	2	2,5
<i>Ministère des armées.</i>				
Chapitre 37-99. — Réduction de tarifs (militaires) ..	212,4	229,4	229,4	236,4
<i>Ministère de la justice.</i>				
Chapitre 32-23 (en partie). — Réductions de tarifs (prisonniers et leur escorte).....	2,843	2,843	2,843	3
<i>Services du Premier Ministre.</i>				
Chapitre 41-03. — Réductions de tarifs (journaux) ..	25	25	31,5	33
<b>Totaux .....</b>	<b>325,163</b>	<b>333,76</b>	<b>327,883</b>	<b>305,86</b>
<b>Totaux généraux .....</b>	<b>4.138,541</b>	<b>4.470,41</b>	<b>5.709,323</b>	<b>5.285,91</b>

(1) A déduire de cette somme une économie de 314 millions de francs.

(2) La décomposition du chapitre 44-98 ne pourra être donnée qu'ultérieurement.

L'examen des crédits destinés à la S. N. C. F. a fait l'objet d'une importante discussion au sein de votre Commission. Notamment, M. *Roubert* a soulevé la question du rétablissement, toujours à l'étude, de la ligne Nice—Coni et a indiqué que l'on paraissait s'orienter vers le rétablissement, avec le concours financier de l'Italie, de la ligne Coni—Vintimille, ce qui aurait pour effet de placer fatalement le canton de Tende dans la zone d'influence économique de l'Italie.

M. *Descours Desacres*, de son côté, a souligné la mauvaise organisation des horaires des services voyageurs de la S. N. C. F. sur les lignes secondaires où les correspondances avec les trains de grandes lignes sont souvent très mal assurées, obligeant les intéressés à des attentes excessives.

MM. *Pellenc* et *Tournan* se sont, par ailleurs, préoccupés de la fermeture des lignes secondaires de la S. N. C. F. et des conséquences que cela présentait pour les industries installées au voisinage de ces lignes et pour lesquelles le fer est souvent d'une utilité quasi vitale. En outre, le bilan des économies escomptées de la fermeture de ces lignes ne fait pas état des subventions, parfois lourdes, qu'il est nécessaire d'allouer aux services de remplacement.

M. *Armengaud*, pour sa part, s'est étonné que les décisions de suppression de lignes de chemins de fer ne paraissent pas avoir été précédées d'une étude économique et de marché qui fasse ressortir :

— les possibilités actuelles d'usage optimum des lignes en cause du fait d'un aménagement des horaires en fonction des besoins de la clientèle d'une part, et d'autre part de l'extension probable de la clientèle à transporter en raison du développement régional (par exemple, Languedoc méditerranéen) ;

— le coût d'entretien des infrastructures routières nécessaires au remplacement de trains par des autocars.

Il a également exprimé sa surprise qu'aucune politique de coordination des transports n'apparaisse, répartissant les hommes et produits à transporter en fonction de critères de rentabilité pour le transporteur et de commodité pour les passagers, et a demandé que le Gouvernement fasse connaître ses vues sur une telle coordination, la suppression théorique ou comptable du déficit

d'une ligne donnée ne constituant pas, sans étude du coût de son remplacement, une justification de décisions fragmentaires. En outre, il a relevé le désordre en matière de transports européens, du fait de l'attitude hollandaise hostile à toute organisation qui ne favorise pas essentiellement les ports et transporteurs hollandais, témoin l'impossibilité d'arriver même à des décisions communes en matière de transports par route.

A. été également évoquée la question de la liaison Paris—Orly.

Les difficultés de circulation rendent le trajet entre la capitale et l'aéroport d'Orly de plus en plus lent et aléatoire par l'autoroute du Sud. Il faut parfois jusqu'à deux heures pour l'effectuer.

Ce ne sont pas les couloirs de circulation prévus des Invalides à la porte de Gentilly qui seront susceptibles d'apporter une solution, car les autobus doivent évidemment respecter les feux rouges, et la création de tels couloirs restreint par ailleurs l'espace laissé à la circulation privée.

La liaison par voie ferrée semble le moyen le plus rapide pour atteindre Orly. Or, une grande partie des voies existe déjà. En outre, un grand hôtel doit être construit à la gare d'Orsay dont les clients seraient ainsi à 15 minutes de trajet d'Orly.

Votre commission souhaiterait donc connaître les intentions du Gouvernement sur ce problème.

## CHAPITRE VI

### LES SUBVENTIONS DIVERSES

Le chapitre 63-90 du budget des Transports terrestres regroupe différentes opérations de subventions en capital.

Les dotations prévues pour 1970 s'élèvent en autorisations de programme à 153,9 millions de francs et en crédits de paiement à 228,8 millions de francs.

La plus importante des opérations prévues concerne le métro express régional ; nous l'avons examiné plus haut dans la partie du présent rapport réservée à la R. A. T. P.

Autorisations  
de programme.  
(En millions de francs.)

Les autres opérations sont les suivantes :

Etudes et opérations préliminaires pour la construction d'une ligne de métro dans une métropole régionale .....	10,5
Centres routiers.....	1,5
Recherches pour les transports urbains.....	2,2
Subvention au syndicat des transports parisiens. . .	32,2
Etudes et reconnaissances du réseau ferré de grande banlieue : R. E. R. ....	1,5

Ces diverses dotations sont destinées à financer un certain nombre d'opérations décrites ci-après :

**a) Etudes et opérations préliminaires pour la construction d'une ligne de métro dans une métropole régionale.**

Les crédits inscrits à cet article sont employés au financement de la participation de l'Etat (45 %) aux études et opérations préliminaires à la construction d'une ligne de métro dans une métropole régionale.

Ces études sont entreprises à Lyon et à Marseille par les collectivités locales maîtres d'ouvrage et devraient être achevées fin 1970. Elles portent à la fois sur les aspects techniques, économiques et financiers du projet et sont appuyées sur des analyses poussées de prévisions de trafic, de coûts de construction et d'exploitation. Des forages et puits d'essai en gros diamètre ont été exé-

cutés. D'ores et déjà des rapports préliminaires ont été déposés en vue de permettre la prise de décisions de principe. Ils vont être examinés par deux groupes de travail institués par le Ministre des Transports et réunissant les représentants des administrations centrales et des collectivités et organismes locaux concernés.

Le coût des études, jusqu'à fin 1970, peut être estimé :

- pour Lyon, à 21 millions de francs (part de l'Etat : 9,45 millions)
- pour Marseille, à 24 millions de francs (part de l'Etat : 10,85 millions).

L'utilisation des dotations inscrites au budget de l'Etat depuis le début des études (1968) est faite ou prévue de la façon suivante :

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	1968	1969	1970	1968	1969	1970
	(En millions de francs.)					
Lyon .....	2,8	1,00	4,1	0,5	3,3	4
Marseille .....	2,2	2,24	6,4	0,5	3,1	5
Total .....	5,0	3,24	10,5	1,0	6,4	9

Le montant indiqué par les autorisations de programme en 1969 tient compte d'un versement de 2,13 millions de francs au Fonds d'action conjoncturelle.

#### b) Les centres routiers.

Les centres routiers ont pour objet d'assurer, sans but commercial, l'accueil et l'hébergement des chauffeurs, le stationnement et l'entretien des véhicules, ainsi que différentes opérations administratives ou techniques simples, mais nécessaires à la bonne utilisation des véhicules. Ils présentent également un intérêt pour les collectivités locales auxquelles ils sont susceptibles, dans certains cas, d'apporter une solution pour régler le problème du stationnement des poids lourds.

Dans l'esprit de l'administration, ces centres doivent également contribuer à une meilleure organisation des transports routiers sur le plan économique en facilitant les conditions de rechargement

des véhicules. Ajoutons qu'une association nationale professionnelle pour l'étude et la réalisation des centres routiers a été constituée en 1968.

Le financement des dépenses de réalisation des centres routiers est assuré par les organismes professionnels des transports, la Chambre de commerce et d'industrie, les municipalités, soit en nature (terrains, immeubles), soit en espèces, et par une participation de l'Etat dont le pourcentage est limité au plus à 30 % des travaux.

Les programmes en cours et prévus sont les suivants (participation de l'Etat) :

— Paris-Garonor (opération terminée).....	500.000 F.
— Lille (1969).....	1.500.000
— Lyon (1 <sup>re</sup> tranche 1969).....	185.000
— Chalon-sur-Saône (1963).....	600.000
— Metz (1969).....	600.000
— Clermont-Ferrand (1969-1970).....	1.000.000
— Lyon (2 <sup>e</sup> tranche 1970).....	500.000
	<hr/>
Total .....	4 885.000 F.

En outre, des centres sont prévus, notamment à Orléans et à Bordeaux pour être entrepris en 1970. D'autres projets, qui pourraient éventuellement se substituer à l'un des centres précédents, sont également étudiés pour Marseille, Nantes, Le Havre, Dunkerque, Dijon, Toulouse.

Quant aux autorisations de programme, elles sont les suivantes :

— 1967 .....	1.485.000 F.
— 1968 .....	1.500.000
— 1969 .....	1.200.000
	<hr/>
Total .....	4.185.000 F.
A déduire :	
— Blocage (1969).....	750.000
	<hr/>
Reste .....	3.435.000 F.
— 1970 .....	1.500.000
	<hr/>
Total .....	4.935.000 F.



**c) Recherches pour les transports urbains.**

Les crédits ouverts à ce titre sont employés au financement de la participation de l'Etat aux études concernant les transports urbains.

Les dotations, au cours des années antérieures, ont été les suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
1966 .....	1.000.000	900.000
1967 .....	1.980.000	1.881.000
1968 .....	1.000.000	600.000
1969 .....	980.000	200.000

En 1970, la dotation demandée est de 2.200.000 F en autorisations de programme et de 2 millions de francs en crédits de paiement.

L'utilisation de crédits est envisagée de la manière suivante :

*Développement d'expérimentation de l'Urba à Lyon.*

Le coût pour l'étude et la réalisation d'une ligne expérimentale de l'Urba à Lyon a été évalué à 8 millions de francs. Le financement serait assuré pour moitié par la DATAR. Pour les 4 millions de francs restant à financer, les autorités locales sollicitent du Ministère des Transports une subvention égale à 30 % de ce montant, soit 1,2 million de francs.

*Autres études.*

La dotation demandée s'élève à 1 million de francs en autorisations de programme. Les études subventionnées concernent en priorité des opérations à court terme pouvant servir de tests pratiques pour la généralisation de solutions d'avenir touchant l'organisation et l'exploitation des réseaux de transports en commun dans les grandes agglomérations.

**d) Subvention au Syndicat des transports parisiens.**

Est inscrit à ce titre le montant des participations de l'Etat à deux groupes d'opérations : les parcs de stationnement d'intérêt régional desservant le réseau express régional et les acquisitions foncières en vue de la construction de nouvelles liaisons ferroviaires.

*Parcs de stationnement d'intérêt régional  
desservant le R. E. R.*

L'intervention du Syndicat des transports parisiens est, en ce domaine, nécessaire car les contributions financières peuvent être d'origines diverses, et, par ailleurs, le maître d'ouvrage, syndicat, collectivité locale, R. A. T. P., ne peut être désigné à l'avance.

L'effort initialement entrepris par le département de la Seine, et momentanément retardé avec la création de nouveaux départements, doit être repris et accéléré de façon que soient mis en service dans les meilleurs délais les parcs de stationnement desservant le R. E. R. dont ils sont le complément indispensable. Un programme de première étape de 76 millions de francs a été présenté par le District de la région parisienne avec une proposition de financement à parts égales par l'Etat et le District, comme pour les travaux d'infrastructure.

La part de l'Etat réservée à ces opérations en 1970 serait de l'ordre de 20 millions de francs en autorisations de programme et 8,5 millions de francs en crédits de paiement, à majorer d'une contribution égale du District.

*Acquisitions foncières pour nouvelles liaisons ferroviaires.*

L'intervention du syndicat pour ces acquisitions se justifie par le fait qu'il est difficile d'isoler à l'avance les sommes à attribuer à la S. N. C. F., à la R. A. T. P. et, le cas échéant, à l'Agence foncière et technique de la région parisienne. Or, il est indispensable, sans attendre la définition précise du statut de la future voie ferrée, de constituer les réserves foncières nécessaires.

**e) Etudes et reconnaissance du réseau ferré  
de grande banlieue R. E. R.**

Rappelons que la dotation pour 1969 a été de 950.000 francs en autorisations de programme et de 450.000 francs en crédits de paiement.

En 1970, la dotation demandée est la suivante :

Autorisations de programme.....	1.500.000 F
Crédits de paiement.....	1.000.000 F

L'ensemble du programme à engager en 1970 est évalué à trois millions de francs, le financement étant assuré à parts égales par l'Etat et le District.

Ces études et reconnaissance concerneront les extensions du réseau ferré de grande banlieue prévues au VI<sup>e</sup> Plan, et notamment les liaisons :

- Ermont—Saint-Lazare ;
- desserte de la ville nouvelle de Cergy ;
- desserte de la ville nouvelle d'Evry ;
- desserte de la banlieue Sud-Est.

Les sommes correspondantes sont inscrites au titre du Syndicat des transports parisiens dans l'attente de la désignation du réseau à qui elles seront finalement attribuées.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget des Services communs et des Transports terrestres pour 1970.