

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

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

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 1974, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPECIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 27

Transports.

I et II. — SECTION COMMUNE ET TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, *président* ; Paul Driant, Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Robert Lacoste, *vice-présidents* ; Louis Talamoni, Yves Durand, Jacques Descours Desacres, Joseph Raybaud, *secrétaires* ; Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur général* ; Auguste Amic, André Armengaud, Roland Boscary-Monsservin, Jean-Eric Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, Pierre Brousse, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Roger Gaudon, Henri Henneguella, Gustave Héon, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Georges Lombard, Marcel Martin, Gaston Monnerville, René Monory, Mlle Odette Pagani, M. Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 646 et annexes, 681 (tomes I à III et annexe 6), 686 (tome XII) et in-8° 52.

Sénat : 38 (1973-1974).

Lois de finances. — Ports maritimes.

SOMMAIRE

	Pages.
PREMIÈRE PARTIE. — La section commune.....	3
DEUXIÈME PARTIE. — Les transports terrestres.....	11
<i>L'analyse du budget.....</i>	<i>11</i>
Chapitre I ^{er} . — Les dépenses d'administration.....	13
Chapitre II. — L'exploitation réglementée des voies navigables...	16
Chapitre III. — Les petits réseaux de chemin de fer.....	17
Chapitre IV. — La Régie autonome des transports parisiens.....	19
Chapitre V. — La Société nationale des chemins de fer français..	29
Chapitre VI. — Les transports en commun dans les villes de province	37
Chapitre VII. — Les subventions d'équipement pour travaux divers.	45
Chapitre VIII. — La coordination des transports.....	47
Observations	49
ANNEXES	55

Mesdames, Messieurs,

Le présent rapport est consacré à l'examen de deux des sections du fascicule budgétaire des Transports : la section Commune et la section des Transports terrestres. Nous les étudierons dans deux parties distinctes.

PREMIERE PARTIE

LA SECTION COMMUNE

Sont regroupés dans cette section les crédits intéressant les services communs du Ministère des Transports, c'est-à-dire les crédits concernant l'Administration centrale du Ministère et les agents qui en dépendent, ainsi que ceux relatifs à des subventions pour certaines études générales.

Les tableaux ci-après donnent la répartition de ces crédits par partie en ce qui concerne les dépenses ordinaires et par titre pour les dépenses en capital :

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1973.	CREDITS PREVUS POUR 1974			DIF- RENCES entre 1973 et 1974.
		Services votés.	Mesures nouvelles. (En francs.)	Total.	
TITRE III. — Moyens des services.					
<i>Première partie.</i> — Personnel, rémunérations d'activité.....	1.286.486	1.858.235	+ 534.643	2.392.878	+ 1.106.392
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.	66.605	218.773	+ 29.357	248.130	+ 181.525
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services.....	2.317.400	2.329.732	+ 735.000	3.064.732	+ 747.332
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	6.229.200	6.200.200	+ 3.133.000	9.333.200	+ 3.104.000
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.	500.000		»	»	— 500.000
Totaux pour le Titre III....	10.399.691	10.606.940	+ 4.432.000	15.038.940	+ 4.639.249

Dépenses en capital.

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.		DIFFE- RENCES entre 1973 et 1974.	CREDITS de paiement.		DIFFE- RENCES entre 1973 et 1974.
		Votées pour 1973.	Prévues pour 1974.		Votés pour 1973.	Prévus pour 1974.	
				(En francs.)			
	TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.						
	<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications :</i>						
53-10	Etudes générales des transports.....	10.151.000	20.100.000	+ 9.949.000	8.300.000	15.500.000	+ 7.200.000
53-11	Statistique des transports.....	781.000	1.050.000	+ 269.000	982.000	900.000	— 82.000
	Totaux pour la troisième partie du titre V.....	10.932.000	21.150.000	+ 10.218.000	9.282.000	16.400.000	+ 7.118.000
	TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.						
	<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications :</i>						
63-40	Subvention à l'Institut de recherche des transports.	3.882.000	3.000.000	— 882.000	4.405.000	3.100.000	— 1.305.000
	Totaux pour les titres V et VI.....	14.814.000	24.150.000	+ 9.336.000	13.687.000	19.500.000	+ 5.813.000

A. — Les crédits de fonctionnement de l'administration centrale.

Les crédits demandés pour 1974 s'élèvent à 5.705.740 F, en augmentation de 2.035.249 F par rapport au précédent budget : sur cette dernière somme 736.249 F représentent des mesures acquises, les mesures nouvelles s'élevant par conséquent à 1.299.000 F.

a) LES MESURES ACQUISES

Les mesures acquises correspondent, d'une part à l'incidence en année pleine des différentes améliorations apportées au cours de l'année 1973 aux rémunérations de la Fonction publique ainsi qu'à celle du relèvement des prestations sociales, d'autre part aux conséquences de la création d'un Secrétariat d'Etat aux Transports. Il convient de signaler, par ailleurs, le transfert à la Section II « Transports terrestres » de la dotation pour « frais de justice et réparations civiles ».

b) LES MESURES NOUVELLES

Les mesures nouvelles comportent pour l'essentiel, outre certains aménagements de dotations en vue de les ajuster aux besoins prévisibles, quelques créations d'emplois :

- un attaché de l'I. N. S. E. E. pour renforcer le service de statistiques du Ministère des Transports ;
- quatre agents de bureau ;
- un adjoint au conseiller des transports à Washington.

Cette dernière mesure concerne en fait le détachement à la base d'essais de Pueblo (Colorado) d'un ingénieur qui suivrait tous les essais et pourrait contribuer au développement de la coopération franco-américaine dans le domaine des techniques nouvelles de transports terrestres (urbain ou interurbain).

Il suivrait ainsi les programmes de recherche américaine et aurait à proposer puis à contrôler la mise en route de programmes de recherche et de développement communs à nos deux pays dans le domaine des techniques non classiques telles que : l'aérotrain, le turbotrain, le moteur linéaire, les systèmes légers de transport urbain, etc. Ses recommandations pourront aussi servir à orienter les programmes propres à notre pays, déjà en cours.

B. — Les subventions de fonctionnement.

Les subventions de fonctionnement concernent l'Institut de recherche des transports.

Cet Institut, qui s'occupe de différentes recherches en matière de transport, bénéficie d'une double subvention, au titre, d'une part des dépenses ordinaires, d'autre part des dépenses en capital.

La première est pour 1974 en forte progression, passant de 6.229.200 F à 9.333.200 F, soit près de 50 %.

La seconde, au contraire, est en diminution et comporte une dotation de 3 millions de francs en autorisations de programme et 3,1 millions de francs en crédits de paiement. Les chiffres de l'année précédente étaient respectivement de 3,9 millions de francs et de 4,4 millions de francs.

C. — Les dépenses en capital.

Trois chapitres de la section commune ont trait aux dépenses en capital. Ils concernent respectivement les études générales des transports, la statistique des transports et une subvention en capital à l'Institut de recherche des transports.

a) ETUDES GÉNÉRALES DES TRANSPORTS

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant de 20,1 millions de francs, soit presque le double de la dotation ouverte en 1973.

Quant aux crédits de paiement, ils sont également en forte progression passant de 8,3 millions de francs à 15,5 millions de francs. Il est à noter que des crédits d'études figurent également à la Section II « Transports terrestres » du présent fascicule.

Ces dotations sont destinées au financement :

— des études techniques et économiques des transports, confiées au Service des Affaires économiques et internationales du Ministère des Transports ;

- des études pour la recherche, le développement et l'expérimentation des nouveaux modes de transport ;
- d'une « action thématique programmée » dans le domaine de la socio-économie des transports.

*Opérations prévues au titre des études techniques
et économiques des transports.*

Deux études importantes seront poursuivies en 1974 :

— sur le problème de la tarification de l'usage des infrastructures. Un groupe de travail s'est vu confier la mission de proposer au Gouvernement une politique à long terme dans ce domaine qui, dans le cadre de la libéralisation du marché des transports, est un des moyens essentiels, avec le choix des investissements et les réglementations techniques et sociales, d'assurer l'égalité des conditions de concurrence entre les différents modes de transport. Ces travaux devront aboutir à la fin de 1974. Pour ce faire des études sont nécessaires, en particulier pour apprécier les répercussions des politiques envisagées sur le comportement des usagers et pour établir la liaison entre ce problème et l'équilibre économique général ;

— sur les choix relatifs aux transports interrégionaux de personnes ; les problèmes actuels de ce secteur (place de la S. N. C. F., d'Air Inter, des nouvelles techniques terrestres et aériennes, rôle de l'industrie française, équipement des régions...) sont apparus assez importants pour rendre une analyse systématique et approfondie du problème. A cet effet un groupe de travail a été créé : il s'est vu confier la mission d'éclairer le Gouvernement sur les stratégies possibles de développement des divers modes tant sur le plan des technologies que sur le plan de l'organisation (qualité de service, prix...).

Par ailleurs, la préparation du VII^e Plan va nécessiter des travaux importants à la demande des commissions. Il ressort des réflexions préalables qu'ils devraient porter essentiellement sur les points suivants :

— amélioration des méthodes de choix d'investissements et notamment meilleure connaissance permettant le choix des enveloppes globales et des politiques qu'elles impliquent ; il s'agit, en particulier, d'établir concrètement le lien entre la politique d'aménagement du territoire et les investissements d'infrastructure ;

— permettre une meilleure connaissance des problèmes posés par l'existence conjointe du transport collectif et du transport individuel : ces réflexions qui sont essentielles pour la planification des transports, porteront tant en ville qu'en rase campagne et concernent tant l'évolution envisageable et souhaitable de l'un et de l'autre de ces moyens complémentaires, que les conditions dans lesquelles l'un et l'autre doivent se développer en tenant compte notamment des réflexions actuelles sur l'environnement et la qualité de la vie.

Modes nouveaux de transports.

Les crédits ouverts à ce titre concernent les transports terrestres et les transports maritimes (développement de techniques nouvelles de transports urbains).

Action thématique programmée « socio-économie des transports ».

La Commission de la recherche du VI^e Plan a retenu le principe d'une « action thématique programmée » dans le domaine de la socio-économie des transports. Un comité d'orientation, composé de scientifiques et de représentants de l'administration, a défini, en 1972, les grands axes de recherche à promouvoir pendant le VI^e Plan.

La gestion scientifique de cette action a été confiée, en janvier 1973, au Service des Affaires économiques et internationales du Ministère des Transports qui a préparé un premier appel d'offres qui a été lancé auprès des équipes de recherche. Les grands thèmes retenus sont les suivants :

- Transports, groupes sociaux et conditions de vie ;
- Techniques de planification et de décision ;
- Analyse des problèmes internes aux activités de transport ;
- Activités de transport et système économique ;
- Transport et dynamique sociétale.

b) STATISTIQUES DES TRANSPORTS

Les autorisations de programme s'élèvent à 1.050.000 F en progression de 269.000 F et les crédits de paiement à 900.000 F contre 982.000 F en 1973.

La dotation de 1.050.000 F inscrite à ce chapitre concerne, d'une part, les statistiques (600.000 F) et, d'autre part, la banque de données des transports (450.000 F).

— Les crédits destinés aux statistiques doivent permettre le financement des travaux effectués sur le fichier central des véhicules utilitaires de plus d'une tonne de charge utile. Ce fichier, jusqu'ici géré par l'Institut national de la statistique et des études économiques, doit être transféré au Service des Affaires économiques et internationales dès le début de 1974.

Il s'agit là d'une opération importante puisque le fichier contient environ 6 millions de cartes et que les mises à jour (suppression des véhicules détruits, intégration des véhicules neufs et des changements de propriétaires) sont de l'ordre de 700.000 par an. L'intérêt du fichier qui est le seul fichier central existant en matière de véhicules utilitaires est à la fois administratif et statistique. Administratif, car il est l'instrument qui fournit à d'autres administrations la possibilité de tenir à jour les sous-fichiers dont elles ont la charge : par exemple, le sous-fichier du parc des véhicules susceptibles d'être réquisitionnés par le Ministère de la Défense nationale.

— La dotation de 450.000 F est destinée au financement des travaux concernant la banque de données intermodale sur les transports. L'information chiffrée sur les transports tant de marchandises que de voyageurs provient d'un très grand nombre de sources soit statistiques (résultats d'enquêtes effectuées tout spécialement pour recueillir un certain type d'information), soit de gestion (chiffres obtenus comme sous-produits de la gestion courante de l'administration ou des grandes entreprises telle que la S. N. C. F.). Les informations sont souvent difficiles à rapprocher les unes des autres, les méthodes, les concepts et nomenclature retenus n'étant pas directement comparables.

En 1974, il convient, en premier lieu, de mettre à jour les données sur les transports de marchandises en enregistrant les résultats de 1971 et de 1972 et de mettre au point le deuxième volet de la banque, c'est-à-dire celui concernant les transports de voyageurs.

c) SUBVENTION EN CAPITAL A L'INSTITUT DE RECHERCHE
DES TRANSPORTS

Cette subvention est en légère diminution par rapport au précédent budget.

En effet, les autorisations de programme passent d'un budget à l'autre de 3.882.000 F à 3 millions de francs et les crédits de paiement de 4.405.000 F à 3.100.000 F.

La subvention ainsi ouverte à l'Institut de recherche des transports est destinée à financer son Centre informatique de recherche. Cette dotation devrait permettre, d'une part, de faire face à une partie des dépenses incompressibles de location de moyens de calcul et, d'autre part, d'entreprendre les divers travaux rendus nécessaires par un changement de configuration des ordinateurs de ce centre (réfection de la climatisation, installation provisoire de terminaux lourds).

DEUXIEME PARTIE

LES TRANSPORTS TERRESTRES

Analyse du budget.

Sont inscrites à la section « Transports terrestres » deux catégories de crédits : d'une part, les crédits relatifs aux dépenses administratives, d'autre part les subventions de toute nature versées, soit aux entreprises ou à des organismes de transport, soit en vue de la réalisation de certains travaux d'infrastructure.

Le tableau ci-après regroupe d'une manière fonctionnelle les différents crédits demandés pour 1974 et afférents aux dépenses ordinaires :

	1973	1974	DIFFERENCE
	(En francs.)		
<i>Dépenses ordinaires.</i>			
Dépenses administratives.....	11.943.456	13.451.732	+ 1.508.276
<i>Subventions aux entreprises de transport.</i>			
Exploitation réglementée des voies navigables.....	8.420.000	6.395.000	— 2.025.000
Petits réseaux de chemin de fer.....	5.095.000	5.660.000	+ 565.000
S. N. C. F.	5.724.060.000	5.900.000.000	+ 175.940.000
R. A. T. P.	830.000.000	795.000.000	— 35.000.000
Total	6.567.575.000	6.707.055.000	+ 139.480.000
Remboursement à la Caisse de prévoyance des transports...	3.000.000	3.700.000	+ 700.000
Total général.....	6.582.518.456	6.724.206.732	+ 141.688.276
<i>Dépenses en capital.</i>			
Dépenses administratives..	7.603.000	12.450.000	+ 4.847.000
{ Autorisations de programme..	5.870.000	7.250.000	+ 1.380.000
{ Crédits de paiement.....	314.378.000	475.800.000	+ 161.422.000
Subventions d'équipement..	264.863.000	330.000.000	+ 65.137.000
{ Autorisations de programme..	321.981.000	488.250.000	+ 166.269.000
{ Crédits de paiement.....	270.733.000	337.250.000	+ 66.517.000
Total			

Nous examinerons tout d'abord les dotations concernant les dépenses administratives, puis celles afférentes à chaque catégorie d'entreprises ou de modes de transport, c'est-à-dire :

- 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 transports en commun dans les villes de province ;
- les subventions d'équipement pour travaux divers ;
- la coordination des transports.

CHAPITRE PREMIER

Les dépenses d'administration.

Les dépenses administratives des transports terrestres se divisent en dépenses ordinaires et dépenses en capital.

1° LES DÉPENSES ORDINAIRES

Les crédits demandés sont en augmentation, au titre des *dépenses de personnel*, de 892.780 F. Cette augmentation, en ce qui concerne les mesures nouvelles, porte pour l'essentiel sur la création de trois emplois de contractuels : un de contrôleur routier principal et deux d'économistes pour renforcer les effectifs du service des études, le surplus traduisant dans le cadre des mesures acquises l'incidence, en année pleine, des revalorisations des rémunérations de la fonction publique intervenues en 1973 ainsi que celles des majorations de cotisations sociales.

Les crédits relatifs aux *dépenses de matériel* sont en augmentation de 180.496 F. Les principales mesures nouvelles concernent, d'une part l'augmentation de la dotation pour frais de déplacement des contrôleurs routiers et la préparation de la réunion de la commission internationale des téléphériques qui doit se tenir à Grenoble en 1974.

Enfin, signalons une réduction de 65.000 F de la dotation destinée aux dépenses d'entretien des infrastructures ferroviaires maintenues en état pour les besoins de la Défense nationale qui est ainsi ramenée à 2.935.000 F.

2° LES DÉPENSES EN CAPITAL

Trois chapitres des dépenses en capital des transports terrestres concernent des actions entreprises directement par l'administration et se rapportent respectivement aux études générales, aux bureaux régionaux de fret ainsi qu'à la mise en œuvre d'un programme de pesées des véhicules routiers.

a) *Etudes générales des transports.*

Les autorisations de programme prévues pour 1974 s'élèvent à 9.850.000 F se répartissant entre :

- études de caractère général..... 5.150.000 F.
- études localisées des transports..... 4.700.000 F.

Les crédits de paiement s'élèvent, au total, à 5 millions.

L'utilisation envisagée est la suivante :

- au titre des opérations d'études, recherches et développement de caractère général..... 2.900.000 F.
- au titre des opérations déconcentrées, études localisées urbaines et interurbaines..... 2.100.000 F.

b) *Bureaux régionaux de fret.*

Les autorisations de programme se montent à 700.000 F et les crédits de paiement à 500.000 F.

Cette dotation a pour objet l'achat d'un terrain dans le sud de la Région parisienne en vue de l'installation d'un second bureau de fret (et d'un parking en rapport avec la fréquentation prévue) destiné à décongestionner le bureau installé à Aulnay-sous-Bois et à éviter que des véhicules venant du sud et ayant livré au sud de Paris comme au Marché d'intérêt national de Rungis, ne soient dans l'obligation de remonter jusqu'à Aulnay-sous-Bois pour rechercher du fret de retour.

c) *Pesée des véhicules routiers.*

Les dotations de chapitre qui s'élèvent en autorisations de programme à 1.900.000 F et en crédits de paiement à 1.750.000 F, sont destinées à poursuivre l'équipement en moyens de pesées de véhicules routiers de transports de marchandises (basculés et aires de pesées) en vue d'atteindre un nombre de pesées de 300.000 environ en 1975 contre 50.000 en 1972, afin de dépister systématiquement les surcharges de véhicules dont on connaît les effets

néfastes tant au regard de la sécurité routière que du maintien en bon état du patrimoine routier, enfin, dans le but, dans le cas de transport public, de faire respecter la loyauté de la concurrence entre modes de transport ou entre transporteurs routiers eux-mêmes.

L'effort d'équipement est mené conjointement avec le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme et prévoit en 1974 l'aménagement de 230 nouvelles aires de pesées d'un coût d'environ 4.600.000 F et l'achat de quatre nouvelles bascules semi-fixes.

CHAPITRE II

L'exploitation réglementée des voies navigables.

Les crédits prévus à ce titre pour 1974 s'élèvent à 6.395.000 F, en diminution de 2.025.000 F par rapport au précédent budget. Ces crédits se décomposent de la manière suivante:

	1973	1974
	(En francs.)	
Amélioration de la structure de la batellerie.....	3.920.000	3.895.000
Réorganisation de la flotte rhénane.....	4.500.000	2.500.000
Total	8.420.000	6.395.000

Ce tableau appelle les commentaires suivants :

— *amélioration de la structure de la batellerie :*

Sous cette rubrique figurent deux dotations :

- l'une pour la mise en place de la formation professionnelle, la participation à la construction d'internats, l'amélioration des structures de la profession et la résorption des unités vétustes : 3.420.000 F.

Il est à noter que ce crédit est susceptible d'être ajusté en fonction de l'ampleur des mesures qui seront retenues à la suite des négociations en cours ;

- l'autre concerne l'application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 (bonification d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstitution du parc fluvial : 475.000 F).

— *réorganisation de la flotte rhénane:*

Il s'agit de l'application étalée sur cinq ans d'un contrat de programme conclu en 1969 et qui prévoit l'attribution de subventions dégressives pour les navires circulant sur le Rhin. En principe, aucune subvention ne devrait plus être attribuée en 1975.

CHAPITRE III

Les petits réseaux de chemins de fer.

1° RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS (chap. 44-41).

Il s'agit, en fait, de la liquidation d'opérations fort anciennes car toutes antérieures à 1914. Les subventions prévues à ce chapitre ont, en effet, été accordées par l'Etat aux départements et aux communes, en application des lois des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913, pour la construction de réseaux ferrés d'intérêt local. Ces subventions sont destinées à disparaître progressivement, à mesure que viendront à extinction les concessions auxquelles elles se rattachent.

Pour 1974, elles doivent s'élever, au total, à 72.000 F, en diminution de 3.000 F par rapport à l'année précédente.

2° LES CHEMINS DE FER SECONDAIRES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (chap. 45-41).

Les crédits prévus pour l'exercice 1974 s'élèvent à 5.588.000 F, en augmentation de 568.000 F, soit 11,3 % sur l'exercice précédent.

A l'exception d'une somme de 88.000 F destinée au transfert sur route du Vivarais—Lozère, ce crédit est affecté au chemin de fer de la Corse.

Le réseau corse comprend à l'heure actuelle 232 kilomètres de lignes à voie métrique reliant Ajaccio à Bastia avec embranchement de Ponte-Leccia à Calvi.

Rappelons qu'après avoir été assurée par la Direction départementale de l'Équipement de la Corse, l'exploitation du réseau de chemins de fer secondaires d'intérêt général de la Corse a été concédée, à dater du 1^{er} juin 1965, par convention du 16 avril 1965 approuvée par décret du 29 mai suivant, à la Société auxiliaire pour les chemins de fer secondaires.

En vertu des articles 21 et 22 de cette convention, l'Etat versait à cette société, qui exploitait à ses risques et périls, une subvention

forfaitaire annuelle payable au concessionnaire par douzième et susceptible d'être révisée selon une formule de variation précisée par la convention.

Depuis 1969, la gestion financière a laissé progressivement à désirer. La société d'exploitation était en effet devenue débitrice envers l'Etat (cotisations fiscales, Sécurité sociale, redevances postales, etc.) et envers les usagers (indemnisation des expéditeurs de colis postaux contre remboursement) et ne fut pas en mesure de payer au personnel les salaires de décembre 1971.

La société a, du reste, déposé le 8 janvier 1972 une déclaration de cessation de paiement et la déchéance de la concession a été prononcée par un arrêté ministériel du 31 janvier 1972.

En vue d'assurer l'exécution normale du service public, un décret du 6 janvier 1972 a mis sous séquestre le réseau qui a été exploité à dater du 7 janvier 1972, sous l'autorité du Ministre des Transports et aux frais et risques du concessionnaire par la Société générale de chemins de fer et de transports automobiles.

Le trafic est en diminution :

- en 1971 : 257.000 voyageurs ;
- en 1972 : 246.000 voyageurs.

Cette diminution est due au manque de matériel au printemps et en été ainsi qu'à la suppression (à la demande du Ministère), à partir du 1^{er} septembre 1972, d'un aller-retour Bastia—Ajaccio tous les jours et de 2 aller-retour Bastia—Calvi le dimanche.

Quant aux résultats financiers (voyageurs et marchandises) ils sont les suivants pour 1972 :

Recettes	2.514.300 F.
Dépenses	7.095.600 F.
	<hr/>
Déficit	4.581.300 F.

La charge financière des chemins de fer de la Corse est lourde pour l'Etat et la situation actuelle n'est pas pleinement satisfaisante. D'autres solutions ont donc été envisagées.

L'une de celles qui ont retenu l'attention des Pouvoirs publics consisterait à la remettre au département de la Corse (qui deviendrait alors autorité concédante) à charge pour lui d'en confier définitivement l'exploitation après remise en état à une entreprise.

CHAPITRE IV

La Régie autonome des transports parisiens.

Avant d'aborder l'examen des crédits budgétaires relatifs à la Régie autonome des transports parisiens, nous exposerons sommairement quelles sont l'activité et la situation financière actuelles de la Régie et, d'autre part, nous fournirons quelques précisions concernant son programme d'investissement.

1° LE TRAFIC DE LA R.A.T.P.

Au cours des trois dernières années, le trafic de la R.A.T.P. a évolué dans les conditions ci-après :

	1970	1971	1972
	(En millions de voyageurs.)		
<i>Trafic.</i>			
<i>Réseau ferré :</i>			
Réseau métropolitain	1.128,3	1.076,6	1.110,3
<i>Réseau express régional :</i>			
Ligne de Sceaux	54,9	54,3	56,5
Ligne de Boissy	34,0	34,4	35,4
Ligne de Saint-Germain	9,4	10,4	21,8
<i>Réseau routier :</i>			
Réseau urbain	179,2	180,8	172,5
Réseau de banlieue.....	349,2	333,4	331,1
Total	1.755,0	1.689,9	1.727,6

Si le trafic du réseau ferré se maintient à peu près stable en raison notamment du fort développement du trafic du « R.E.R. » à la suite de l'ouverture de la ligne « Défense—Saint-Germain », en revanche, les autobus connaissent une désaffection croissante de la part de la clientèle et ce malgré un léger renforcement des services.

2° LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA R.A.T.P.

La situation financière de la Régie pour l'exercice 1973 est retracée dans le tableau ci-après :

	1973	
	Budget initial.	Budget révisé.
<i>Recettes.</i>		
Recettes du trafic.....	1.275,0	1.273,0
Remboursements tarifs réduits.....	360,0	363,0
Indemnité compensatrice.....	1.267,0	1.264,0
Recettes accessoires et divers.....	242,0	270,0
Total de l'exercice.....	3.144,0	3.170,0
<i>Dépenses.</i>		
Frais de personnel.....	1.839,0	1.877,0
Autres frais d'exploitation :		
Impôts et taxes.....	474,6	474,2
Energie, matières et entretien.....	339,4	348,3
Divers	249,0	243,5
Charges emprunts et frais financiers.....	249,0	243,5
Dotations de l'exercice :		
Annuité de renouvellement.....	180,0	180,0
Autres dotations.....	30,0	30,0
Aléas	32,0	17,0
Total de l'exercice.....	3.144,0	3.170,0
Solde	»	»

En fait, l'équilibre qui est ainsi réalisé est beaucoup plus théorique que réel car, comme on peut le constater, les recettes sont pour plus de la moitié constituées par des indemnités compensatrices ou par des remboursements de tarifs réduits.

Le détail de ces contributions est le suivant :

	En millions de francs.
Subventions de l'Etat.....	936
Subventions des collectivités locales.....	400,2
Taxe payée par les entreprises.....	298
Total	1.634,2

Il apparaît, dès à présent, que la subvention prévue au budget de 1973 sera très insuffisante pour faire face aux obligations de l'Etat puisque cette subvention s'élève seulement à 830 millions de francs.

En ce qui concerne les perspectives financières de l'exercice 1974, une certaine incertitude règne encore, la R. A. T. P. n'ayant pas à ce jour terminé l'établissement de son budget initial. Toutefois, on peut approximativement tabler sur les chiffres suivants :

	En millions de francs.
<i>Charges totales</i>	3.351
<i>Recettes :</i>	
— recettes directes de trafic.....	1.622
— remboursement de pertes de recettes pour réductions tarifaires	438
— indemnités compensatrices	1.037
— recettes accessoires	254
Total	3.351

3° LES INVESTISSEMENTS DE LA R. A. T. P. EN 1974.

Le programme d'investissement de la R. A. T. P. pour 1974 s'établit, par grandes rubriques, comme suit :

a) *Extension du réseau ferré.*

A ce titre sont prévus :

— la poursuite des opérations du tronçon central du R. E. R., du prolongement de la ligne n° 8 à Créteil, de la jonction des lignes nos 13 et 14, les prolongements de la ligne n° 13 à Saint-Denis et de la ligne n° 14 à Châtillon (1) ;

— l'engagement des opérations de la branche de Marne-la-Vallée du R. E. R., du prolongement de la ligne de Sceaux.

(1) Ces deux dernières opérations ont été engagées en 1973 sur le versement de transport et ne font l'objet d'engagement de l'Etat qu'à partir de 1974.

b) *Accroissement de la capacité et transport.*

Dans ce domaine, les projets portent sur :

— l'accroissement de la capacité des lignes par la commande et le contrôle du mouvement des trains sur le Réseau express régional et sur le réseau ferré urbain ;

— l'accroissement de la capacité des accès et des correspondances et l'adaptation des installations fixes du réseau ferré urbain ;

— des opérations intéressant des terminus et dépôts d'autobus.

c) *Automatisation des réseaux.*

Sont prévues :

— pour le métro régional, l'installation de péages automatiques dans les stations de la ligne de Sceaux ;

— pour le métro urbain, l'automatisation du mouvement des trains et l'installation de péages automatiques sur le réseau, l'automatisation de la distribution de l'énergie électrique en haute et moyenne tension ;

— pour le réseau routier, le contrôle du mouvement des autobus.

d) *Modernisation et gros entretien.*

Les opérations retenues sous ce titre sont destinées en priorité à améliorer la qualité du service et la productivité. Une autre part, relativement importante, sera consacrée au maintien en bon état des bâtiments et installations, le solde concernant les œuvres sociales.

e) *Commandes de matériel roulant.*

Concernant le réseau ferré, les commandes portent sur du matériel pour les lignes de Saint-Germain-en-Laye, de Boissy-Saint-Léger et la ligne de Sceaux du R. E. R., ainsi que pour les lignes n^{os} 1, 4, 6, 7, 9, 12 du réseau ferré urbain.

Pour le réseau routier, les commandes concernent des autobus du type dit « standard ».

Au total, le montant des autorisations de programme s'élève à 1.805 millions de francs et celui des crédits de paiement à 1.570 millions de francs se répartissant de la façon suivante :

LIBELLE	AUTORISATIONS de programme.	CRÉDITS de paiement.
	(En millions de francs hors taxes.)	
Extension du réseau ferré.....	710,65	543,10
Accroissement de la capacité.....	196,60	196,65
Automatisation des réseaux.....	73,40	131,10
Modernisation et gros entretien.....	244,00	208,00
Commandes de matériel roulant.....	327,85	272,15
Total général hors taxes.....	1.552,50	1.351,00
A ajouter T. V. A.....	252,50	219,00
Total général T. T. C.....	1.805,00	1.570,00

Le financement de ce programme d'investissement s'établit de la façon suivante :

	(En millions de francs.)
Subvention d'équipement	366,60
Fonds d'emprunt (y compris prêts du District).....	754,40
Annuité de renouvellement.....	40
Versement de transport (1).....	190
Récupération de taxes.....	219
Total	1.570

4° LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

Deux chapitres du budget des Transports terrestres 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 portant sur les dépenses en capital (chapitre 63-90 : « Subventions d'équipement pour travaux divers ») comporte différentes dotations dont l'une est relative aux transports parisiens.

(1) La part R. A. T. P. du reliquat prévisible du versement de transport viendra alléger l'annuité de renouvellement.

a) *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.

Rappelons que ces pertes de recettes sont de trois catégories :

— *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, en principe, 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^{er} 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 bénéficiaires 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^{er} 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 de l'espèce sont, en fait, seulement celles qui ont été créées en faveur des étudiants et des élèves ainsi que des économiquement faibles. La perte de recettes correspondante est intégralement supportée par l'Etat. Les données de ce système se trouvent dans la pratique modifiées du fait de la création, à compter du 1^{er} septembre 1971, en application de la loi du 12 juillet 1971, d'une taxe à la charge des entreprises de la Région parisienne et dont le produit est destiné à la fois à compenser pour partie les pertes de recettes occasionnées à la Régie par l'octroi de tarifs réduits aux salariés et à concourir au financement des investissements.

*
* *

Pour faire face aux obligations qui sont imposées à l'Etat, les crédits prévus au titre des versements du budget général à la R. A. T. P. s'élèvent pour 1974 à 795 millions de francs, en diminution de 35 millions de francs sur les crédits ouverts en 1973.

On peut être surpris d'une telle diminution qui cadre mal, *a priori*, avec la situation financière actuelle de la Régie puisque, ainsi que nous venons de le voir, la subvention prévue pour 1973 sera visiblement insuffisante pour faire face aux obligations de l'Etat.

A ce sujet les explications suivantes ont été fournies à votre rapporteur : le reliquat du versement de transport ayant permis de financer certaines opérations de renouvellement de la R. A. T. P. pour l'année 1974, l'annuité de renouvellement se trouve réduite de 190 millions de francs et les dépenses totales de la Régie d'autant. En conséquence, le montant de l'indemnité compensatrice à la charge des Pouvoirs publics se trouve également réduit de 190 millions de francs, ce qui explique la diminution de la participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P.

Dans ces conditions, la décomposition des crédits prévus et la participation des collectivités locales et des employeurs seraient en 1974 de :

DESIGNATION	ETAT	COLLECTI- VITES locales	TOTAL
	(En millions de francs.)		
Pertes de recettes résultant d'une opposition au relèvement des tarifs (indemnité compensatrice).....	726	311	1.037
Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires antérieures au 1 ^{er} janvier 1958.....	65	(1) 28	93
Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires accordées à partir du 1 ^{er} janvier 1958.....	4	»	4
Total	795	339	1.134
Participation des employeurs.....			341
Total général.....			1.475

(1) Auxquels il faut ajouter 17 millions de francs à la charge de la ville de Paris et correspondant à la perte de recettes due à sa décision d'octroi de tarifs préférentiels aux personnes âgées.

b) Participation aux dépenses d'infrastructure.

Comme les années précédentes, la Régie autonome des transports parisiens bénéficiera, en 1974, de subventions pour la réalisation de ses infrastructures nouvelles. Ces subventions, qui sont prélevées sur le chapitre 63-90, s'élèvent à :

- 257,5 millions de francs en autorisations de programme ;
- 183,4 millions de francs en crédits de paiement.

Rappelons qu'en matière d'investissement l'Etat et le district apportent une contribution aux opérations d'extension poursuivies par la R. A. T. P.

La répartition des dépenses de l'espèce est la suivante :

— en ce qui concerne l'extension du métro express régional (à l'exception du tronçon central Auber—Nation) et les prolongements des lignes du métro urbain, les subventions de l'Etat et du district sont chacune de 30 %, le reliquat (40 %) étant financé par emprunt à la charge de la R. A. T. P. ;

— pour le tronçon central du R. E. R. le financement est intégralement assuré par l'Etat et par le district à parts égales.

Ajoutons que la clef de la répartition s'applique au montant hors taxes des travaux puisque l'entreprise dispose de suffisamment de recettes imposées à la T. V. A. pour récupérer la totalité de la taxe frappant les investissements.

Ces crédits représentent la participation de l'Etat dans le total des dépenses détaillées ci-après :

— R. E. R. :

- ligne de Boissy-Saint-Léger et de Saint-Germain-en-Laye ;
- tronçon central ;
- Marne-la-Vallée ;
- ligne de Sceaux—Châtelet.

— R. A. T. P. : réseau ferré :

- jonction lignes n^o 13 et 14 ;
- prolongement lignes n^o 13 et 14 ;
- autres opérations.

*
* *

Votre rapporteur spécial s'est préoccupé de la politique que le Gouvernement entendait suivre en matière de transport dans la Région parisienne, politique qui évidemment conditionnera, pour l'avenir, les charges que l'Etat aura à supporter dans ce domaine. Sur ce sujet il a obtenu du Ministère des Transports les précisions suivantes :

Le Gouvernement a défini par le choix fait à l'occasion du VI^e Plan les grandes lignes de la politique des transports en Région parisienne pour la période 1971-1975. Le programme quinquennal en cours de réalisation marque un accroissement très important de l'effort de l'Etat mais aussi du district et des collectivités locales. En ce qui concerne les transports, les investissements totaux (voirie et transports collectifs) sont en croissance de 130 % par rapport au V^e Plan et vont représenter 46 % du montant de la totalité des équipements publics.

Les investissements concernant les transports collectifs dépasseraient 8 millions de francs (1970) et représenteraient 45 % des investissements totaux contre seulement 39 % pour la période 1960-1970. Cet effort d'investissement porte à la fois :

— sur l'amélioration de réseaux existants (routier et ferré) en matière de capacité et de confort (renouvellement accéléré du matériel notamment) ;

— sur l'extension des réseaux ferrés (métro urbain, R. E. R., banlieue-S. N. C. F.).

Depuis le début du VI^e Plan, le Gouvernement a confirmé à plusieurs reprises la priorité à réserver à l'amélioration des transports en Région parisienne en insistant notamment sur l'augmentation nécessaire du confort et de la capacité du métro et des lignes S. N. C. F. et sur la nécessité d'une action importante en matière de circulation pour permettre au réseau d'autobus de fonctionner de façon satisfaisante.

Enfin, diverses mesures législatives et réglementaires ont été prises dont la plus importante a été l'institution du versement à la charge des employeurs qui a permis de mieux répartir la charge des transports parisiens et de faciliter la réalisation de programme d'investissement des entreprises (loi du 12 juillet 1971).

Les engagements budgétaires actuels de l'Etat ont marqué une progression constante depuis 1971. Selon le projet de loi de finances elle serait particulièrement forte en 1974 puisque le taux d'accroissement des autorisations de programme dépasserait 50 % (329 millions de francs contre 219 millions de francs en 1973).

Les premiers travaux préparatoires du VII^e Plan sont engagés et l'on peut penser que l'action déjà entreprise sera poursuivie et même accentuée pendant la prochaine période quinquennale.

La mission d'étude et de proposition confiée au Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des Transports à la demande du Premier Ministre pourrait permettre au Gouvernement d'arrêter dans les mois qui viennent des décisions et des orientations venant encore renforcer l'action en cours notamment sur les thèmes suivants :

- réhabilitation de l'autobus ;
- amélioration de la qualité de service du réseau ferré ;
- choix d'opérations d'investissement à engager en priorité ;
- simplification de la tarification ;
- meilleure coordination des responsabilités en matière de transports.

CHAPITRE V

La Société nationale des chemins de fer français.

Avant d'aborder l'examen des crédits budgétaires relatifs à la S.N.C.F., nous donnerons quelques indications concernant le trafic de la Société nationale, sa situation financière et son programme d'investissement pour 1974.

I. — LE TRAFIC DE LA S.N.C.F.

Les derniers résultats connus concernant le trafic de la S.N.C.F. sont les suivants :

	RESULTATS de 1972.	PREMIER SEMESTRE	
		1972.	1973.
<i>Ensemble du trafic.</i>			
Voyageurs :			
Millions de voyageurs.....	625,5	329,3	329
Milliards de voyageurs/kilomètres.....	43,23	21,25	21,95
Marchandises :			
Millions de tonnes.....	246,4	125,6	132,8
Milliards de tonnes/kilomètres.....	68,61	34,80	38,09

II. — LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA S.N.C.F.

La situation financière de la S.N.C.F. en 1973, telle qu'elle est décrite dans la revision conventionnelle de juillet dernier du budget d'exploitation de l'exercice, fait apparaître une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses de 497 millions de francs.

Cette situation s'explique par le fait que la S.N.C.F. n'a pu, en raison de la politique gouvernementale de freinage de la hausse des prix des tarifs publics, effectuer à compter du 1^{er} janvier 1973

les majorations tarifaires nécessaires pour équilibrer son budget. Ces majorations ont été reportées au mois de mai et ont été plus réduites que prévues.

En fait, les ajustements tarifaires sont intervenus au taux moyen uniforme de + 9,127 % pour les marchandises à compter du 7 mai 1973 et au taux moyen de + 9,9 % pour les voyageurs à compter du 16 mai 1973.

D'autre part, les effets attendus de l'augmentation des salaires et des prix risquent fort de contrebalancer le supplément de recettes espérées des efforts supplémentaires d'économie accomplis par la Société nationale et des résultats favorables escomptés de trafic.

Il n'est pas encore possible de fournir des renseignements sur le budget d'exploitation 1974 actuellement en cours de préparation.

III. — LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT DE LA S. N. C. F.

Le programme d'investissement du réseau principal pour 1974 fait l'objet des deux procédures parallèles :

— d'une part, celle du F. D. E. S. pour laquelle un programme de 2.300 millions de francs en autorisations de programme et de 2.315 millions de francs en crédits de paiement a été présenté par la Société nationale ;

— d'autre part, celle du nouveau contrat de programme devant lier la S. N. C. F. à l'Etat pour la période 1974-1976.

Cette dernière procédure n'a pas encore abouti, l'accord n'ayant pu se faire sur plusieurs points et en particulier sur celui du montant des investissements pour l'exercice 1974.

En attendant l'aboutissement de cette procédure, il a été décidé de retenir provisoirement pour 1974 (en autorisations de programme et en crédits de paiement) une dotation de 1.834,5 millions de francs pour le réseau principal de la S. N. C. F. égale à celle de l'année 1973.

Par contre, le programme normal d'investissement de la banlieue parisienne reste en dehors du contrat de programme en cours de négociation et demeure soumis à la procédure habituelle du F. D. E. S.

Il est prévu que la Société nationale sera autorisée à engager à ce titre des dépenses d'un montant total de 405 millions de francs (contre 344 millions de francs en 1973).

L'effort en 1974 portera essentiellement sur la fourniture de matériel nouveau (en particulier des voitures à étage) pour accroître la capacité de transport en banlieue parisienne.

Enfin, le programme spécial de la banlieue parisienne financé au moyen de concours de l'Etat et du District de la Région parisienne a été fixé à un montant de 297 millions de francs (contre 242 millions de francs en 1973) ; sur ce montant, la participation de l'Etat s'élèverait à 48 millions de francs.

Les principales opérations inscrites au programme 1974 sont : la poursuite des antennes ferroviaires d'Evry et de Saint-Quentin-des-Yvelines, la gare souterraine de Paris-Lyon et la mise en chantier de la ligne Aulnay—Roissy.

IV. — LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

Les crédits figurant au présent budget au titre de la S. N. C. F. concernent à la fois les dépenses ordinaires (crédits de fonctionnement) et les dépenses en capital (subventions pour investissements).

A. — *Les crédits de fonctionnement.*

Le budget des Transports pour 1974 ne contient plus, au titre des dépenses ordinaires, que trois chapitres concernant la Société nationale des chemins de fer français, alors qu'il y en avait cinq en 1973.

L'un de ces chapitres (chap. 45-46) qui avait trait au remboursement à la Société nationale de la charge de certains emprunts contractés dans le passé pour faire face à des déficits d'exploitation se trouve, dans le cadre des services votés, transféré au budget des charges communes. Il a semblé, en effet, que ces crédits qui n'avaient rien à voir avec l'exploitation normale des chemins de fer et se rapportaient à des opérations antérieures à la convention du 31 août 1937 trouveraient plus leur place avec les dotations relatives au service de la dette publique.

L'autre chapitre est le chapitre 45-42 relatif à la subvention d'exploitation à la Société nationale des chemins de fer français.

Rappelons que l'article 18 bis de la convention du 31 août 1937 modifiée passée entre l'Etat et la Société nationale a prévu que

les budgets des exercices 1970, 1971, 1972 et 1973 seraient équilibrés à l'aide d'une subvention forfaitaire non revisable. Cette subvention fixée pour 1970 à 766 millions de francs devait être réduite progressivement, ce qui a effectivement eu lieu et doit être supprimée en 1974. C'est la raison pour laquelle aucun crédit n'est demandé à ce titre.

Compte tenu des observations qui précèdent le tableau ci-après donne la comparaison des crédits prévus pour 1974 et ceux votés pour 1973 :

CHAPITRE	DESIGNATION	1973	1974	DIFFERENCE
		(En millions de francs.)		
45-42	Subvention d'exploitation à la Société des chemins de fer français.....	186	»	— 186
45-43 nouveau.	Application des articles 18, 18 <i>ter</i> , 18 <i>quater</i> et 18 <i>quinquies</i> de la convention du 31 août 1937.....	600	750	+ 150
45-44	Application des articles 19, 19 <i>bis</i> et 19 <i>quater</i> de la convention du 31 août 1937.....	4.443	4.640	+ 197
45-46	Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation.....	6,06	»	— 6,06
46-41	Application des articles 18 <i>ter</i> et 20 <i>bis</i> de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.....	489	510	+ 21
	Total	5.724,06	5.900	+ 175,94

Les trois catégories de subventions restantes appellent les observations ci-après :

1° *Application des articles 18, 18 ter, 18 quater et 18 quinquies de la convention du 31 août 1937* (chap. 45-43).

La subvention inscrite à ce chapitre est destinée à compenser le maintien en activité de services omnibus déficitaires.

En application du contrat de programme du 16 juillet 1969 et de l'article 19 *quater* de la Convention du 31 août 1937, la S.N.C.F. doit être remboursée du déficit des services omnibus dont l'Etat aura refusé d'autoriser la fermeture ou le transfert sur route, ainsi que du déficit résiduel des services routiers de substitution.

Le mécanisme résultant du contrat de programme prévoit la prise en charge progressive par l'Etat de ce déficit par tranches annuelles de 3.670 kilomètres de voies desservies.

En 1974, l'Etat prendra à sa charge la sixième tranche de 3.670 kilomètres faisant porter au total les compensations sur 22.000 kilomètres de lignes omnibus déficitaires.

Le déficit pris en charge par l'Etat est égal aux sommes que la fermeture du service aurait permis à la S.N.C.F. d'économiser. Le crédit prévu à ce titre pour 1974 s'élève à 700 millions de francs.

A ce crédit, il convient d'ajouter une dotation de 50 millions de francs pour compenser les pertes de recettes qu'impose à la S.N.C.F. le refus du Gouvernement d'augmenter les tarifs voyageurs dans la région parisienne.

2° *Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937 (chap. 45-44).*

Aux termes des dispositions des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937, 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.

Rappelons que les nouvelles règles de calcul qui, à partir de 1970, ont été adoptées pour la détermination de ces participations, sont :

— *Charges d'infrastructure grandes lignes :*

En application de l'article 19 de la convention du 31 août 1937 modifiée, la S.N.C.F. perçoit une contribution à ses dépenses d'entretien et d'exploitation ainsi qu'à ses charges financières et d'amortissement concernant l'infrastructure ferroviaire, de façon à lui assurer un traitement équivalent à celui que l'Etat applique aux infrastructures des autres modes de transports concurrents.

Cette contribution, à caractère forfaitaire, a été fixée à 1.122 millions de francs en 1970. Elle doit être ajustée pour chacune des années 1971 à 1974 par application d'une formule de révision fondée sur des index économiques.

Pour 1974, le crédit a été évalué à 1.430 millions de francs.

— *Passages à niveau publics* (grandes lignes, banlieue) :

En application de l'article 19 *bis* de la convention, la S. N. C. F. reçoit de l'Etat une contribution égale à la moitié de l'ensemble des charges relatives aux passages à niveau publics, quels que soient la nature de ces charges et le régime juridique de la voie traversée.

Cette contribution est calculée :

— sur la base des salaires et des prix ;

— en fonction de l'évolution des effectifs de gardiennage.

— *Charges de retraites* :

En application de l'article 19 *quater* de la convention, la S. N. C. F. reçoit de l'Etat une contribution aux charges de retraites égale à la différence entre les deux éléments suivants :

a) Charges de toute nature afférentes aux prestations, diminuées des produits des fonds de la caisse des retraites ;

b) Les cotisations sociales (part salariale et part patronale) afférentes aux salaires soumis à retenue pour la retraite.

Le taux varie en fonction de l'évolution du régime de référence et du régime de retraite de la S. N. C. F., de telle façon que les charges de celle-ci soient les mêmes que celles d'une entreprise dont le personnel en activité serait affilié à ce régime de référence et bénéficierait, en sus, aux frais de l'entreprise, d'avantages particuliers.

L'évaluation de la dépense incombant à l'Etat est donc un solde. Elle dépend :

— de la revalorisation, d'une part, des salaires et, d'autre part, des retraites ;

— de la variation des effectifs actifs cotisant à la caisse des retraites et des effectifs retraités, d'autre part ;

— des conséquences éventuelles de l'évolution des régimes de retraites sur le taux des cotisations.

A l'occasion de l'examen de la participation de l'Etat aux charges de retraites de la S. N. C. F. il convient de signaler qu'à l'heure actuelle les principes mêmes qui sont retenus pour le calcul de ces retraites sont loin de donner satisfaction aux intéressés. En particulier, les organisations syndicales de cheminots tant actifs

que retraités se plaignent de ce que contrairement aux dispositions de la loi du 21 juillet 1907 la totalité des rémunérations d'activité n'est pas prise en compte pour le calcul des pensions. Il y a là une situation regrettable sur laquelle il convient d'attirer l'attention du Gouvernement.

*
* * *

Compte tenu des règles de calcul indiquées ci-dessus, les contributions prévues pour 1974, au titre des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention sont les suivantes :

	1973	1974	DIFFERENCE
(En millions de francs.)			
Charges d'infrastructure grandes lignes.	1.355	1.430	+ 75
Passages à niveau grandes lignes.....	324	340	+ 16
Passages à niveau banlieue parisienne..	16	15	— 1
Charges de retraites.....	2.748	2.855	+ 107
Total	4.443	4.640	+ 197

3° *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, réglementaire ou conventionnelle.

Ces remboursements sont imputés sur les budgets des différents Ministères intéressés. Leur montant doit être ajusté aux résultats, en fonction du trafic et des majorations de tarifs qui interviennent en cours d'exercice, et, par conséquent, définitivement arrêté lorsque ces résultats sont connus ; toutefois des acomptes mensuels sont versés à la Société nationale en cours d'année. C'est pour permettre le versement de ces acomptes qu'est demandé un crédit prévisionnel

de 510 millions de francs en 1974 au titre des remboursements incombant au Ministère des Transports et qui concernent les réductions de tarifs ci-après :

- familles nombreuses ;
- réformés, cartes hebdomadaires de travail ;
- visites aux tombes militaires ;
- billets populaires de congé annuel, économiquement faibles, retraités ;
- abonnements ordinaires de proche banlieue ;
- promenades d'enfants ;
- abonnements d'élèves, étudiants ou apprentis ;
- guides des aveugles civils.

Par ailleurs, depuis l'intervention de la loi du 12 juillet 1971, le remboursement des charges afférentes aux cartes hebdomadaires de travail de la banlieue parisienne doit être supporté par les employeurs de la Région parisienne.

B. — *Les subventions d'investissement.*

Les crédits budgétaires prévus au titre des investissements de la S. N. C. F. (banlieue parisienne) figurent au chapitre 63-90 de la section « Transports terrestres ».

Les autorisations de programme s'élèvent à 48 millions de francs et les crédits de paiement à 28,7 millions de francs. Ces dotations sont destinées à subventionner un certain nombre d'opérations entreprises par la S. N. C. F. dans la banlieue parisienne. Les autorisations de programme demandées concernent les opérations suivantes :

	Millions de francs.
— desserte d'Evry	15
— Saint-Quentin-en-Yvelines	3
— Aulnay-Roissy	30

CHAPITRE VI

Transports en commun dans les villes de province.

Si la question de l'équilibre financier des transports en commun dans la Région parisienne retient depuis longtemps l'attention des Pouvoirs publics, on ne doit pas, pour autant, oublier que dans de nombreuses villes de province, et notamment dans les grandes métropoles de province, les transports en commun posent des problèmes qui, tout en étant à une échelle moindre que ceux de la Région parisienne, n'en sont pas moins tout aussi aigus.

La seule différence, c'est que ce sont les collectivités locales qui jusqu'ici ont eu à faire face seules à ces problèmes sans aucune aide extérieure.

La situation semble, à l'heure actuelle, un peu évoluer en raison de l'extension à la province de la « contribution de transport » des employeurs et des subventions accordées, encore bien parcimonieusement, par le budget général pour le financement de nouvelles infrastructures des transports en commun.

I. — L'EXTENSION DE LA CONTRIBUTION DES EMPLOYEURS

Rappelons tout d'abord que sont concernés par cette extension prévue par la loi du 11 juillet 1973 :

— les communes ou communautés urbaines dont la population est supérieure à 300.000 habitants ;

— les districts ainsi que les syndicats de collectivités locales créés en application du Code d'administration communale et compétents pour l'organisation des transports urbains lorsque la population de l'ensemble des communes faisant partie de ces établissements publics atteint le seuil de 300.000 habitants.

Ce texte doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1974.

A cette date, pourront instituer ce versement les communes, communautés urbaines ou syndicats de : Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Grenoble, Nice, Saint-Etienne.

En outre, si les communes constituant les agglomérations de Toulon, Rouen et Nantes se regroupaient au sein d'un établissement public intercommunal compétent en matière de transport, ces éta-

blissements pourraient instituer le versement de transport puisque les agglomérations en cause atteindraient le seuil de 300.000 habitants.

Au taux fixé par la loi, soit 1 % des salaires versés aux salariés des entreprises de plus de neuf employés dans la limite du plafond fixé par le régime général en matière de cotisations de Sécurité sociale, et compte tenu de certaines exonérations, le produit net attendu en 1974 de cette contribution s'établit, très approximativement, comme suit :

	(En millions de francs.)
— Lyon	65,4
— Marseille	46,8
— Lille, Roubaix, Tourcoing.....	56,6
— Bordeaux	27,3
— Toulouse	27,9
— Nice	24,5
— Strasbourg	16,4
— Grenoble	16,2
— Saint-Etienne	16,0

Actuellement, dix décrets et un arrêté d'application sont en cours d'élaboration :

— le premier décret qui concerne l'adaptation des dispositions de la loi aux différents régimes de Sécurité sociale doit être, incessamment, soumis pour avis au Conseil d'Etat ;

— neuf autres décrets ont pour objet de définir les transports suburbains et la zone dans laquelle ils sont effectués pour chacune des agglomérations concernées. Ces décrets sont nécessaires car, contrairement aux transports urbains définis par le décret du 14 novembre 1949 modifié, les transports suburbains n'ont, jusqu'à présent, reçu aucune définition réglementaire. Il est prévu que la définition des transports suburbains doit faire l'objet d'un avis des conseils municipaux et des conseils d'établissements publics, ainsi que d'un avis des comités techniques départementaux des transports ;

— enfin, un arrêté interministériel doit préciser les taux des frais de recouvrement et de remboursement du produit du versement.

L'ensemble de ces textes doit être publié avant la fin de l'année 1973.

II. — LES SUBVENTIONS POUR INVESTISSEMENTS

La nécessité devant laquelle se sont trouvées certaines villes de province d'effectuer de très importants investissements pour faire face aux besoins des transports en commun urbains (construction de lignes de métro) a posé à ces collectivités des problèmes de financement particulièrement difficiles à résoudre et force a été pour l'Etat d'envisager une aide du budget général.

Nous examinerons ci-après l'état des projets relatifs aux métros de Lyon et de Marseille.

A. — Métro de Marseille.

La construction de la première ligne de métro à Marseille a fait l'objet d'un certain nombre d'études depuis plusieurs années. Ces études ont permis de lancer un concours international en juillet 1971 dont les résultats ont été jugés en 1972. Le maître d'ouvrage, qui est la ville de Marseille, a, au vu de ces résultats, retenu les entreprises chargées des travaux.

La première ligne de métro présente les caractéristiques suivantes :

- longueur : 9 kilomètres ;
- nombre de stations : 12 ;
- gabarit : 2,60 mètres ;
- technologie : pneu ;
- débit horaire escompté en 1985 : 15.000 personnes par sens sur la section la plus chargée.

Le coût global du projet s'élève à 708 millions de francs (valeur juillet 1973), hors taxes, dépense qui devrait s'échelonner sur six ans selon le calendrier suivant :

ANNEES	DEPENSE hors taxes en millions de francs 1973.
1973	9
1974	164
1975	233
1976	200
1977	84
1978	18
Total	708

Le financement du projet est supporté par la ville de Marseille, le département des Bouches-du-Rhône et l'Etat.

La subvention de l'Etat a été fixée à 210 millions de francs à titre forfaitaire sur la base d'une dépense subventionnable (infrastructures et équipements fixes) évaluée à 470 millions de francs (valeur 1972).

Une revision du montant de cette subvention pourra toutefois intervenir si l'évolution réelle des prix retenus comme base de calcul de la subvention dépasse le seuil de 2,5 % par an. Le versement de cette subvention sera vraisemblablement réparti sur six exercices budgétaires au rythme des engagements de travaux.

Une autorisation de programme de 27 millions de francs a été inscrite au budget de l'Etat en 1973 et le montant des crédits de paiement s'élève à 9 millions de francs. Pour 1974, une autorisation de programme de 45 millions de francs figure au présent projet de budget.

Par ailleurs, des prêts de la Caisse des Dépôts et Consignations seront mis en place pour assurer les financements à la charge des collectivités locales.

Les travaux de génie civil ont débuté le 13 août 1973. Ils consistent essentiellement dans le dégagement des emprises des rues et à l'installation des chantiers.

Parallèlement, deux forages concernant les stations « Réformés » et « Eglise des Chartreux » situées en souterrain sont en cours d'exécution. Un troisième puits est sur le point d'être mis en chantier (station « Cinq-Avenues »).

L'engagement effectif des travaux concernant les stations interviendra avant mai 1974 pour respecter le planning initial compte tenu des délais de réalisation qui sont de l'ordre de vingt à vingt-quatre mois.

Le forage des tunnels débutera, en principe, au début de l'année 1974.

Quant au dépôt des Chartreux, sa construction sera entreprise dès libération du terrain.

Ajoutons que la fin des travaux de génie rural est prévue pour septembre 1976, une mise en service partielle au cours du premier semestre 1977 et l'achèvement définitif de l'opération en décembre 1977.

B. — Métro de Lyon.

La construction de la première ligne de métro à Lyon a fait l'objet d'un certain nombre d'études depuis 1968. Ces études ont permis de lancer un concours en juin 1971 dont les résultats ont été jugés en 1972. Le lauréat retenu par le jury a été agréé par le maître d'ouvrage qui est le Syndicat des transports en commun de la Région lyonnaise.

Les principales caractéristiques de cette première ligne seront les suivantes :

- longueur : 11 kilomètres ;
- nombre de stations : 15 ;
- gabarit : 2,90 mètres ;
- technologie : pneu ;
- débit horaire escompté en 1985 : 10.000 personnes par sens sur la section la plus chargée.

Le coût global du projet retenu par le maître d'ouvrage s'élève à 716 millions de francs 1972 (hors taxes) dont 83 millions de francs de matériel roulant. L'étalement de cette dépense, tel qu'il est prévu dans le projet de marché en cours d'élaboration, s'établit selon le calendrier suivant :

ANNEES	DEPENSES hors taxes en millions de francs 1972.
1972	4
1973	33
1974	142
1975	179
1976	190
1977	116
1978	52
Total	716

Dans cette somme, sont inclus les coûts des travaux conservatoires effectués en deux stations (Perrache et Part-Dieu) dans le cadre d'opérations d'aménagement et dont le préfinancement a été assuré par le Syndicat des transports en commun de la Région lyonnaise.

Le financement de la construction de cette ligne de métro sera supporté par la communauté urbaine de Lyon, le département du Rhône et l'Etat.

La subvention de l'Etat a été fixée au début de 1973 à 200 millions de francs à titre forfaitaire sur la base d'une dépense subventionnable (infrastructure et équipements fixes) évaluée à 455 millions de francs. Dans les mêmes conditions que pour le métro de Marseille une révision du montant de cette subvention pourra intervenir si l'évolution des prix dépasse le seuil de 2,5 % par an. Une autorisation de programme de 27 millions de francs a été inscrite au budget de l'Etat en 1973 et le montant des crédits de paiement s'élève à 9 millions de francs. Pour 1974, une autorisation de programme de 45 millions de francs est demandée.

A l'heure actuelle, les acquisitions immobilières sont réalisées à environ 50 %. La libération du tracé par le déplacement des canalisations est engagée sur la quasi-totalité de la ligne.

D'autre part, trois ouvrages importants sont actuellement en cours; à savoir :

— le franchissement du boulevard de ceinture (opérations préliminaires)

— le franchissement du Rhône par un pont mixte rail-route (le métro occupant l'étage inférieur des caissons du voussoir);

— la station « Hôtel-de-Ville » liée à une opération qui permettra, outre la correspondance du métro avec la crémaillère de la Croix-Rouge, le prolongement de la rue de la République vers le Nord et une rénovation urbaine.

Enfin, le gros œuvre des stations « Part-Dieu » et « Perrache » est terminé.

Indiquons que la station « Part-Dieu » liée à l'opération du futur centre directionnel de la Part-Dieu est implantée sous le centre commercial de ce dernier. De plus, deux tronçons de galeries d'essais ont été réalisés là où les terrains étaient encore disponibles avant que se développent toutes les constructions prévues sur le centre.

Quant à la construction de la station « Perrache » elle est liée à l'opération du complexe de Perrache qui assurera le raccordement des autoroutes A 6 et A 7 (Paris—Lyon—Marseille) ainsi que les liaisons de ces dernières à la voirie urbaine. Cette station, terminus provisoire de la ligne n° 1, s'implante sur la dalle recouvrant le

complexe routier, qui passe en souterrain. Une station d'autobus urbains, une gare routière d'autocars régionaux et des parkings sont prévus au-dessus de la station.

La mise en service de la première ligne de métro est prévue pour décembre 1977.

C. — Lille.

Les travaux de la liaison Villeneuve-d'Ascq—Lille ne commenceront vraisemblablement pas avant le milieu de 1974, le tracé de la ligne, subordonné à des études complémentaires actuellement en cours, n'étant pas définitivement arrêté.

Néanmoins, un prototype fonctionne sur une voie d'essais et les automatismes sont en cours d'expérimentation.

La communauté urbaine doit se prononcer sur le tracé à retenir avant la fin 1973.

IV. — LA S. N. C. F. ET LA DESSERTE DES BANLIEUES DES VILLES DE PROVINCE

Votre rapporteur s'est préoccupé par ailleurs du rôle que jouait et que pourrait jouer à l'avenir la S. N. C. F. dans la desserte des villes de province ; à l'heure actuelle, la S. N. C. F. a défini autour de quatorze grandes villes de province, des zones de banlieue, où l'importance des réseaux dépend de paramètres tels que : population concernée, pôles d'activités, géographie physique et économique de la région, etc.

Un certain nombre de réalisations ont vu le jour. Tels sont les cas de la desserte cadencée « Métrolor » reliant les villes de Thionville, Hagondange, Metz, de « Métrazur » reliant Cannes, Nice, Menton, des liaisons Marseille—Toulon et Marseille—Fos, de la liaison Orléans—Blois—Tours qui, bien que n'appartenant pas au groupe des banlieues définies par la S. N. C. F. mérite d'être notée.

Cependant, toutes les réalisations doivent normalement être accompagnées des moyens de financement et de la couverture, le cas échéant, de l'insuffisance des recettes.

En effet, les charges financières de l'Etat résultant des dispositions de l'article 18 *ter* de la convention du 31 août 1937, font

l'objet d'une recherche permanente en réduction et il est demandé aux collectivités locales intéressées de passer des conventions avec la S. N. C. F. en vue d'assurer la couverture de l'insuffisance d'exploitation. Une telle solution, peut-être logique en elle-même, ne constitue pas moins une charge supplémentaire pour les collectivités intéressées et crée, par ailleurs, une distorsion supplémentaire entre la situation faite à la Région parisienne où le budget général intervient pour couvrir, au moins pour partie, le déficit des lignes de banlieue et la province pour laquelle les collectivités locales doivent supporter la charge des services S. N. C. F. de banlieue dont la création est nécessaire alors que, par ailleurs, elles supportent déjà intégralement le déficit de leurs transports urbains.

CHAPITRE VII

Les subventions d'équipement pour travaux divers.

Sous cette rubrique sont regroupées un grand nombre de subventions ayant des objets très variés. Au total, ces subventions s'élèvent en autorisations de programme à 475,8 millions de francs et en crédits de paiement à 330 millions de francs.

C'est sur ces dotations que s'imputent les crédits concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P. ainsi que ceux relatifs aux métros de Lyon et de Marseille.

Les autres dotations ont trait principalement :

	Autorisations de programme.
— études et recherches de caractère général.....	10.000.000 F
— études, recherches et essais classiques.....	5.000.000
— expérimentations commerciales de techniques nouvelles	30.000.000
— centres de productivité de transports.....	2.100.000
— bureau régional de transport.....	200.000
— centres routiers.....	3.500.000
— centres rail-route.....	1.000.000
— voirie spécifique pour transport collectif.....	13.500.000
— aérotrain	15.000.000

Précisons que l'objet des crédits ouverts au titre de la voirie spécifique est d'inciter les collectivités locales à entreprendre des aménagements légers de voirie donnant la priorité aux transports collectifs. C'est ainsi, par exemple, que certains aménagements comme ceux

des couloirs réservés, lorsqu'ils sont efficaces, c'est-à-dire bien isolés, ont une rentabilité très importante, que l'on estime atteindre parfois 100 %.

Quant aux crédits affectés à l'aérotrain, ils concernent la construction de la ligne expérimentale La Défense—Cergy, construction qui a été autorisée par le Premier Ministre le 7 juin dernier. Ce n'est, du reste, qu'une des dotations figurant au budget pour assurer le financement de la part de l'Etat dans cette importante opération, dont le coût total, infrastructure et matériel, était évalué (hors taxe) au 1^{er} janvier 1971 à 440 millions de francs. On trouvera ci-après en annexe (Annexe I) une note détaillée concernant cette question.

CHAPITRE VIII

La coordination des transports.

La coordination entre transports ferroviaires et transports routiers est un problème fort ancien qui jusqu'à présent n'a encore reçu aucune solution satisfaisante, bien que présentant une acuité de plus en plus aiguë.

Le problème se pose à la fois sur le plan tarifaire et sur celui de la circulation : ces deux aspects étant, du reste, en partie liés.

Il est, en effet, véritablement paradoxal de constater à l'heure actuelle la circulation sur nos routes — déjà souvent terriblement encombrées par les voitures particulières — d'ensembles routiers de dimension sans cesse plus impressionnante et qui effectuent parfois le transport de matières dangereuses : produits chimiques, gaz liquide, voire même métaux en fusion, faisant courir des risques certains non seulement aux autres usagers de la route mais également aux riverains. Certains accidents très graves, qui ont même abouti à de véritables catastrophes, démontrent les dangers que posent pour l'ensemble de la population de tels transports qui sont souvent effectués d'une extrémité à l'autre de la France. Nombreux sont, par exemple, les camions qui relient l'Allemagne, la Belgique ou les Pays-Bas à l'Espagne traversant tout le pays en diagonale.

Or, parallèlement existe un réseau ferré très complet, bien entretenu et qui, sauf certaines sections très particulières, est loin d'avoir atteint son point de saturation et aurait, par conséquent, toute possibilité de décharger la route des transports de grandes dimensions ou présentant un caractère dangereux qui l'encombrent, car cette route, au contraire du rail, est déjà dans bien des cas saturée.

Il ne s'agit pas bien entendu de relancer la vieille querelle entre le chemin de fer et le camion et l'on doit reconnaître que ce dernier constitue dans bien des cas un moyen de transport irrem-

plaçable, mais il conviendrait en revanche d'assurer une meilleure répartition du trafic entre ces deux modes de transport en vue d'obtenir la rentabilité optimum des investissements en cause par une utilisation plus rationnelle de ces investissements tout en garantissant au mieux la sécurité de la population.

Il ne faut évidemment pas se dissimuler qu'une telle répartition du trafic pose des problèmes délicats notamment sur le plan des transports internationaux dans le cadre du Marché commun.

Votre rapporteur spécial a interrogé le Ministère des Transports sur la question de la politique tarifaire qu'il entendait suivre en matière de coordination du rail et de la route. La réponse ci-après lui a été fournie :

« Dans le cadre des nouveaux rapports qui lient l'Etat à la S. N. C. F., il n'appartient plus aux Pouvoirs publics d'intervenir pour imposer, par voie autoritaire, les dispositions tarifaires à appliquer par la Société nationale. Cette dernière dispose en effet d'une liberté tarifaire qui doit lui permettre de réaliser son équilibre financier par la mise en œuvre de mesures tarifaires et commerciales appropriées.

« Dès lors, les réductions consenties ne peuvent que résulter d'améliorations techniques de chargement et d'acheminement qui permettent à la S. N. C. F. d'effectuer plus économiquement ces transports.

« C'est ainsi que des dispositions spéciales sont consenties en faveur des expéditions par trains complets, particulièrement lorsqu'elles ont fait l'objet d'un programme concerté.

« Mais il s'agit là de dispositions qui doivent être étudiées, cas par cas, par la Société nationale en accord avec les expéditeurs, et l'Etat ne saurait intervenir en ce domaine.

« Quant aux transports de produits dangereux, la réglementation des transports par route de ces marchandises a été renforcée et mise en application en 1973. »

Par ailleurs, indiquons que lors de l'examen devant l'Assemblée Nationale du présent projet de budget le Ministre des Transports a précisé que son Département s'était engagé dans une procédure de concertation pour associer S. N. C. F. et transporteurs routiers et qu'il espérait que l'on pourrait « pour la première fois répondre aux objectifs des uns et des autres beaucoup plus dans un esprit de complémentarité que dans un esprit de concurrence ».

OBSERVATIONS

Lors de l'examen par votre Commission des Finances du budget des Transports « Section commune et Transports terrestres » les principales questions qui ont été soulevées ont porté sur l'importance des crédits d'études, la construction d'une nouvelle ligne entre Paris et Lyon, le tunnel sous la Manche et la répartition de l'aide de l'Etat entre la Région parisienne et la province en ce qui concerne les transports en commun urbains.

LES CREDITS D'ETUDES ET DE RECHERCHES

Concernant ces crédits votre commission constate qu'ils se trouvent répartis à la fois entre la section commune et entre la section « Transports terrestres » et que, par ailleurs, on en trouve aussi bien au titre des dépenses ordinaires que des dépenses en capital.

Au total, pour 1974, ces crédits s'élèvent à 35,68 millions de francs contre 25,98 millions de francs en 1973. Soit une progression de 37 % ce qui est considérable.

Le tableau ci-après donne la répartition de ces dotations.

	1973	1974	DIFFERENCE
	(En francs.)		
<i>Section commune.</i>			
Chap. 34-11. — Etudes, recherches et statistiques	1.500.000	1.721.000	+ 221.000
Chap. 36-51. — Subvention à l'institut de recherche des transports.....	6.229.200	9.333.200	+ 3.104.000
Chap. 53-10. — Etudes générales des transports	8.300.000	15.500.000	+ 7.200.000
Chap. 53-11. — Statistiques des transports.	982.000	900.000	— 82.000
Chap. 63-40. — Subvention à l'institut de recherche des transports.....	4.405.000	3.100.000	— 1.305.000
Total Section commune.....	21.416.200	30.554.200	+ 9.138.000
<i>Transports terrestres.</i>			
Chap. 34-11. — Etudes et recherches.....	123.000	133.200	+ 10.200
Chap. 53-10. — Etudes générales des transports	4.445.000	5.000.000	+ 555.000
Total Transports terrestres.....	4.568.000	5.133.200	+ 565.200
Total général.....	25.984.200	35.687.400	+ 9.703.200

Il est évidemment très difficile de pouvoir juger de l'intérêt de toutes les actions entreprises au titre de ces études, recherches ou statistiques et l'on peut craindre que dans certains cas des doubles emplois ne se produisent.

Votre commission souhaiterait donc qu'à l'avenir les crédits de l'espèce ne soient plus disséminés dans divers chapitres des deux sections du budget des Transports mais regroupés, d'une manière fonctionnelle, de façon à ce que le Parlement puisse plus aisément exercer son contrôle à la fois sur l'utilisation exacte de ces crédits et sur l'opportunité de certaines des opérations dont il assure le financement.

LA CONSTRUCTION D'UNE LIGNE PARIS—LYON

Le problème de la construction d'une ligne nouvelle entre Paris et Lyon a donné lieu, au sein de votre commission, à un long débat. Il est fatal que sur une question de cette importance qui présente, tant sur le plan financier que sur le plan économique, des aspects multiples, les avis se trouvent partagés et qu'un tel projet compte aussi bien des partisans convaincus que des opposants mettant en avant, les uns comme les autres, des arguments parfaitement valables.

Il convient de rappeler que dans sa séance du 25 mars 1971, un Conseil interministériel consacré aux problèmes des transports a retenu la solution de la liaison Paris—Lyon par turbotrain, en vue de faire face à la saturation prévue pour la fin de la présente décennie du trafic de la S. N. C. F. sur les axes ferroviaires Paris-Est et Sud-Est. Ce conseil a prévu que la préparation et la mise en œuvre de cette solution devraient être conduites selon un calendrier permettant sa mise en service lorsque la saturation apparaîtrait effective.

Conformément à cette décision, le rapport du Gouvernement sur le VI^e Plan a prévu dans les programmes d'actions détaillées relatives aux transports, parmi les principales opérations intéressant la S. N. C. F., l'amorce de la construction de la nouvelle ligne à grande vitesse Paris—Lyon.

Indiquons que, par ailleurs, les études entreprises à ce sujet par la Commission des Transports du VI^e Plan avaient abouti à la conclusion d'un rapport déposé au mois de décembre 1970.

Par lettre du 27 avril 1973, le Ministre de l'Economie et des Finances a demandé à un groupe de travail, constitué au sein du

Comité spécialisé (comité n° 8) du Fonds de développement économique et social, d'actualiser l'étude en question. Cette actualisation a fait l'objet d'un nouveau rapport qui a été déposé au mois de juillet 1973.

D'après ce document, le projet de ligne nouvelle Paris—Lyon répond à trois objectifs essentiels.

— améliorer considérablement les transports collectifs de voyageurs entre la Région parisienne et le Sud-Est (Région Rhône-Alpes, Région Provence-Côte d'Azur, Région du Languedoc) par la réduction des temps de parcours des trains ; moyennant un faible supplément d'investissements, le projet permet aussi d'améliorer les relations ferroviaires sur la Bourgogne, sur la Savoie et sur la Suisse ;

— pallier la saturation prochaine de l'axe Paris—Lyon sur les 109 kilomètres de la ligne qui comportent seulement deux voies ;

— améliorer la situation financière de la S. N. C. F. grâce à la bonne rentabilité des nouveaux services.

Nous n'aborderons pas les aspects techniques du projet évoqués dans ce rapport et nous nous bornerons à indiquer seulement que la réalisation de cette ligne nouvelle permettrait une diminution très importante des temps de parcours pour les services voyageurs non seulement sur l'axe Paris—Lyon mais sur ses antennes vers le Midi méditerranéen, le Jura, les Alpes, la Suisse et l'Italie. On trouvera ci-après en annexe (Annexe II) des précisions sur ce point.

Le coût de la construction est évalué, aux conditions économiques de janvier 1973 et hors T. V. A., à un total de 2.053 millions de francs y compris les intérêts intercalaires et les installations terminales.

Quant à la rentabilité de l'opération, l'étude aboutit aux fourchettes ci-après dans l'hypothèse d'une mise en service pour 1980.

	HYPOTHESE la plus faible.	HYPOTHESE la plus forte.
	(En pourcentage.)	
Rentabilité immédiate pour 1980.....	10,2	12,5
Rentabilité pour la S. N. C. F. : calcul actuariel pour une période de vingt ans.....	15,1	18,1

Il s'agit là de l'évaluation de la rentabilité propre à la S. N. C. F. c'est-à-dire indépendamment du gain que sur un plan plus général pourrait en retirer la collectivité, gain que le rapport évalue à 425 millions de francs pour 1980.

Ajoutons enfin que le rapport conclut également à la possibilité de substituer le cas échéant la traction électrique à la traction par turbine sur la nouvelle ligne, tout en maintenant les avantages de vitesse escomptés. Cette possibilité ne saurait être négligée à une époque où l'indépendance énergétique du pays est à l'ordre du jour et où l'approvisionnement en fuel, combustible utilisé par le turbotrain, risque de connaître des difficultés.

Le rapport du groupe de travail dont il s'agit se montre donc en définitive favorable à l'ensemble de l'opération, mais il convient bien entendu de tenir compte des aléas auxquels sont fatalement sujettes les études de cette nature. Il importe donc de se garder de tout optimisme excessif et de ne pas hésiter à approfondir encore, si besoin est, certaines évaluations. En tout état de cause il convient de préciser qu'aucune opération n'a encore été engagée.

Quoi qu'il en soit et du point de vue financier qui est évidemment primordial pour votre commission, celle-ci estime que la construction comme l'exploitation de la ligne prévue ne doit être entreprise que si elle s'avère réellement rentable et qu'elle devrait, par conséquent, être faite aux seuls risques et périls de la S. N. C. F. Il serait en effet absolument anormal que l'Etat soit appelé, sous une forme ou une autre, à financer l'opération dont il s'agit.

Or, en l'état actuel des textes, l'Etat est tenu contractuellement à supporter une partie des charges d'infrastructure de la Société nationale puisque, ainsi que nous l'avons vu plus haut, en application de l'article 19 de la convention du 31 août 1937 modifiée, la S. N. C. F. perçoit une contribution à ses dépenses d'entretien, de charges financières et d'amortissement de son infrastructure. Il ne serait pas admissible qu'une telle procédure soit appliquée à la nouvelle ligne Paris—Lyon. Par conséquent, ce problème devrait être résolu dans le cadre des modifications qui doivent être apportées prochainement à la convention dont il s'agit pour qu'en tout état de cause l'Etat n'ait aucune charge nouvelle du fait de la construction de la nouvelle ligne Paris—Lyon.

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Un très récent accord vient d'être conclu entre le Gouvernement français et le Gouvernement britannique en vue de la construction d'un tunnel ferroviaire sous la Manche. L'étude détaillée du problème dépasse évidemment de beaucoup le cadre du présent rapport. Toutefois, votre commission croit devoir, d'une manière toute particulière, insister auprès du Gouvernement pour que le projet de loi portant ratification du traité soit déposé, le plus rapidement possible, sur le bureau des Assemblées. A l'occasion de l'examen de ce texte, il sera alors loisible au Parlement de se prononcer valablement sur la question.

TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES VILLES DE PROVINCE

Votre commission a pris acte de ce que des contributions financières de l'Etat étaient maintenant accordées dans certaines villes de province pour le financement d'infrastructures de transports en commun et que, par ailleurs, le versement des employeurs en faveur de ces mêmes transports allait être étendu à plusieurs agglomérations de province. C'est là un progrès certain que l'on ne saurait nier.

Toutefois, ces mesures paraissent à votre commission encore très nettement insuffisantes pour assurer une équitable répartition des aides de l'Etat entre la Région parisienne, qui a été pendant longtemps la seule partie prenante et qui est encore, à l'heure actuelle, la plus grosse bénéficiaire de ces aides et la province qui connaît cependant, dans bien des cas, en ce domaine, des difficultés particulièrement aiguës.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le projet de budget, pour 1974, des Transports : « Section commune et transports terrestres ».

ANNEXES



ANNEXE I

NOTE CONCERNANT LE PROJET DE LIGNE D'AEROTRAIN ENTRE LA DEFENSE ET CERGY-PONTOISE

Au cours de la réunion du Comité interministériel du 29 juillet 1971, le principe de la réalisation, dans les moindres délais possibles, d'une liaison par aérotrain entre La Défense et Cergy-Pontoise a été retenu, sous réserve de l'adhésion du Conseil d'administration du District de la Région parisienne. Lors de sa délibération du 5 novembre 1971, le Conseil d'administration du District a donné son accord au projet et accepté de transférer au profit de cette opération les crédits précédemment prévus pour la liaison S. N. C. F. Paris—Cergy, l'Etat devant assurer le complément du financement.

A la suite de ces décisions, le Ministre des Transports a demandé à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. d'examiner la possibilité de s'associer pour la construction et l'exploitation de cette ligne.

Conformément à leur vocation de transporteurs publics de voyageurs, la S. N. C. F. et la R. A. T. P. ont accepté d'assumer la mission de construire et d'exploiter cette liaison nouvelle pour laquelle elles apporteront leurs connaissances et leur expérience afin de donner à l'entreprise ses chances maximales de succès.

A cet effet, ayant reçu l'autorisation des Pouvoirs publics de participer à la constitution du capital social d'une filiale commune (lettre du Ministre des Transports du 19 avril 1973 pour la S. N. C. F. et arrêté conjoint du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre des Transports en date du 26 mars 1973 pour la R. A. T. P.), elles ont constitué une filiale le 28 juin 1973, actuellement en instance d'inscription au registre du commerce, la Société AEROPAR (AEROTrain de la Région Parisienne) à laquelle sera accordée la concession pour la construction et l'exploitation de la ligne d'aérotrain Cergy—Défense et au capital de laquelle participera la Société de l'Aérotrain, promoteur du système de véhicules guidés sur coussins d'air.

I. — Prévisions de trafic.

Les hypothèses de trafic retenues pour 1977 et 1985 par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne (I. A. U. R. P.) sont basées sur un nombre de voyageurs en heure de pointe de 4.500 en 1977 et 8.000 en 1985 dans le sens le plus chargé.

Compte tenu d'un retard probable dans le développement de la ville nouvelle de Cergy il a été admis que le trafic initial — à l'horizon 1977 — serait de 2.500 voyageurs à l'heure de pointe, étant admis que le trafic atteindrait en 1985 le même niveau que celui retenu par l'I. A. U. R. P., soit 8.000 voyageurs. Sur ces bases, la réalisation, envisagée pour fin 1976 ou début 1977, prévoit la construction d'une infrastructure établie pour permettre un départ toutes les 100 secondes par station et l'acquisition de vingt éléments de deux caisses offrant chacun une capacité totale de 80 voyageurs, pouvant être accouplés pour former des rames de deux éléments (160 voyageurs).

L'écoulement du trafic prévu pour 1985 nécessitera un complément d'équipement de l'infrastructure afin de permettre un départ toutes les 60 secondes et un parc d'engins de cinquante éléments au total.

II. — Principe de fonctionnement de l'aérotrain.

L'aérotrain est un véhicule supporté et guidé au moyen de coussins d'air. Il circule sur une voie en forme de T inversé qui peut être implantée au niveau du sol ou en souterrain mais qui, pour des raisons évidentes de libération maximale du sol, sera située le plus souvent en élévation et posée sur des poteaux ménageant une garde au sol convenable.

Sa propulsion est assurée par un moteur électrique linéaire à induction, utilisant comme induit le rail central de guidage : ce moteur est alimenté en courant alternatif triphasé, par l'intermédiaire d'un onduleur embarqué ; l'amenée de courant se fera par un rail conducteur sous une tension de 1,5 kV continu.

Le freinage est assuré essentiellement par le moteur linéaire, et en complément par des patins pinçant le rail central de guidage.

Le guidage et la sustentation par coussins d'air permettent d'atteindre de grandes vitesses, mais cet avantage n'a évidemment son plein effet que si les inter-stations sont suffisamment longues.

En raison du principe même de sustentation du véhicule, les structures ne sont plus soumises, en service normal, à des efforts concentrés en des points particuliers, ce qui permet une plus grande légèreté de construction, tant pour la voie que pour le véhicule.

L'absence de contact rigide entre la voie et le véhicule supprime pratiquement les vibrations, ce qui confère à l'aérotrain un fonctionnement confortable et relativement silencieux.

Les dimensions des éléments (2 caisses transportant 80 voyageurs) sont les suivantes :

— longueur hors tout	35 mètres ;
— largeur hors tout	2,20 mètres ;
— hauteur hors tout	3,20 mètres ;
— hauteur intérieur	2,10 mètres,

et leur poids est de l'ordre de 33 tonnes.

Chaque caisse est équipée de ventilateurs alimentant les coussins de sustentation et de guidage.

Les performances escomptées — vitesse maximale de 180 kilomètres/heure — permettant d'effectuer les 23 kilomètres du parcours Cergy—La Défense en moins de 10 minutes.

III. — Description de la ligne.

Les déclivités maximales du profil en long qui atteignent 6 % permettent au tracé de s'adapter au mieux aux dénivellations du terrain naturel tout en limitant la hauteur des appuis. L'ensemble de la ligne est à double voie et représente avec les voies de service et de gare une longueur totale de 48,500 kilomètres de voie simple.

1. — VOIE

La voie est constituée d'une dalle horizontale en béton sur laquelle s'exerce la pression des coussins d'air de sustentation et sont fixés les rails métalliques verticaux assurant le guidage des véhicules par l'intermédiaire des coussins d'air de guidage.

La voie courante est réalisée en viaduc, sur appuis situés tous les 24 mètres environ, et dégage une hauteur libre minimale de 4,80 mètres afin d'assurer la liberté des circulations au sol.

Le rail de guidage dont la fonction est double :

— assurer le guidage du véhicule par l'intermédiaire des coussins d'air correspondants ;

— constituer l'induit du moteur linéaire, est en alliage d'aluminium et fixé sur la dalle de sustentation par un système d'attaches permettant d'assurer les réglages nécessaires.

Des passerelles seront fixées latéralement à la plate-forme de la voie et au niveau du plancher des véhicules afin de permettre l'évacuation des voyageurs en cas d'urgence ; ce dispositif est complété par des descentes de secours établies à raison de une par kilomètre.

2. — STATIONS

La station terminale de La Défense est située entre les deux branches de l'autoroute A 14, le fond de la station venant à l'aplomb de l'infrastructure de la gare S.N.C.F. Elle s'établit sur deux niveaux :

— le niveau « quais » à la partie inférieure comporte pour le service normal, deux voies en cul-de-sac encadrées par trois quais ;

— la partie supérieure, située au même niveau que la salle d'échanges du R.E.R. et le passage souterrain S.N.C.F., comprend toutes les installations de contrôle et de vente de billets et permet d'assurer l'accès des voyageurs en provenance ou à destination du quartier de La Défense, ou en correspondance avec le R.E.R. et la S.N.C.F.

La station terminale de Cergy située sous le forum de la Préfecture comporte également deux niveaux :

— le niveau « quais » comprend trois voies et trois quais. Les deux voies extérieures se prolongent en arrière gare, côté Puiseux, pour permettre le garage des rames ;

— le niveau supérieur assure les services (billets, contrôle...) et les échanges avec les autres modes de transport (autobus, taxis...).

Les deux gares comprennent en outre toutes les installations de service nécessaires à leur exploitation (bureaux, locaux pour le personnel, postes de commande, de contrôle et de signalisation, ventilation, télévision, etc.).

3. — ATELIER

L'atelier de la ligne, situé à Cergy le long des voies de garage côté Puiseux, comprend essentiellement :

— les équipements nécessaires à l'entretien et à la réparation des installations fixes et des véhicules (ponts roulants, machines-outils, outillage, etc.) ainsi que des parcs de stockage et un magasin ;

— les locaux destinés au personnel (bureaux, réfectoire, vestiaires, sanitaires, etc.).

IV. — Dispositions financières.

Les dispositions financières prévues ci-après sont actuellement soumises à l'accord du Gouvernement.

Le coût d'établissement à l'horizon 1977 (2.500 voyageurs à l'heure de pointe) s'établit, en principal, après études et mises au point des projets, à 475 millions de francs, aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1971, se décomposant en :

- 325 millions de francs pour les installations fixes ;
- 150 millions de francs pour le matériel (véhicule prototype y compris coût de développement, dix-neuf éléments de série, engin de dépannage et premier stock de pièces de rechange).

Le financement est prévu de la façon suivante :

1. — INFRASTRUCTURE

a) A concurrence de 183 millions de francs par transfert des crédits prévus pour l'antenne ferrée de Cergy avec la clef de financement suivante :

- 30 % de subvention de l'Etat, soit 55 millions de francs ;
- 30 % de subvention du district, soit 55 millions de francs ;
- 40 % soit 73 millions de francs de prêts du district à la Société Aéropar.

b) A concurrence de 75 millions de francs supportés à 100 % par l'Etat, avec en principe la répartition suivante :

- 40 millions de francs au titre du Ministère des Transports (modes de transports nouveaux) ;
- 20 millions de francs au titre du Ministère du Développement industriel et scientifique ;
- 15 millions de francs au F. I. A. T.

c) A concurrence de 67 millions de francs, avec un financement qui sera déterminé dans le cadre de la préparation du projet de loi de finances pour 1975.

2. — MATÉRIEL

a) Le financement du développement et de la construction du prototype (67,5 millions de francs) bénéficie de l'aide au développement (à ce jour 15,3 millions de francs ont été versés dans le cadre de contrôles passés entre les constructeurs et la D. G. R. S. T.). En outre une partie (environ 10 %) de ce coût pourra être répercutée sur le prix de la série.

b) Le financement de la série de dix-neuf véhicules (environ 90 millions de francs) sera assuré par la Société Aéropar sur emprunts.

V. — Crédits budgétaires.

1. — AUTORISATIONS DE PROGRAMME

Les autorisations de programme inscrites en 1971, 1972, 1973 au budget de l'Etat (au titre de l'infrastructure) représentent au total 50 millions de francs comme suit :

— 10 millions de francs en 1971, 20 millions de francs en 1972, 10 millions de francs en 1973 au titre de l'ex-projet S. N. C. F. La Nancelle-Cergy. Ceci correspondant suivant la clef de financement 30/30/40 à un engagement, toutes sources de financement réunies, de 133,33 millions de francs hors taxes ;

— 10 millions de francs au titre des modes nouveaux de transports dans le cadre d'un financement intégral par l'Etat.

Globalement, ces crédits budgétaires correspondent donc à une possibilité d'engagement de 143,33 millions de francs hors taxes.

2. — CRÉDITS DE PAIEMENTS

Les crédits de paiements inscrits en 1971, 1972 et 1973 au budget de l'Etat s'élèvent au total à 25,7 millions de francs qui s'analysent comme suit :

— 9 millions de francs en 1971, 0,7 million de francs en 1972 et 10 millions de francs en 1973 au titre de l'ex-projet S.N.C.F. La Nancelle—Cergy. Ceci correspond avec la clef 30/30/40 à des paiements totaux (toutes sources de financement réunies) de 69 millions de francs hors taxes.

— 6 millions de francs en 1973 au titre des modes nouveaux de transports dans le cadre d'un financement intégral par l'Etat.

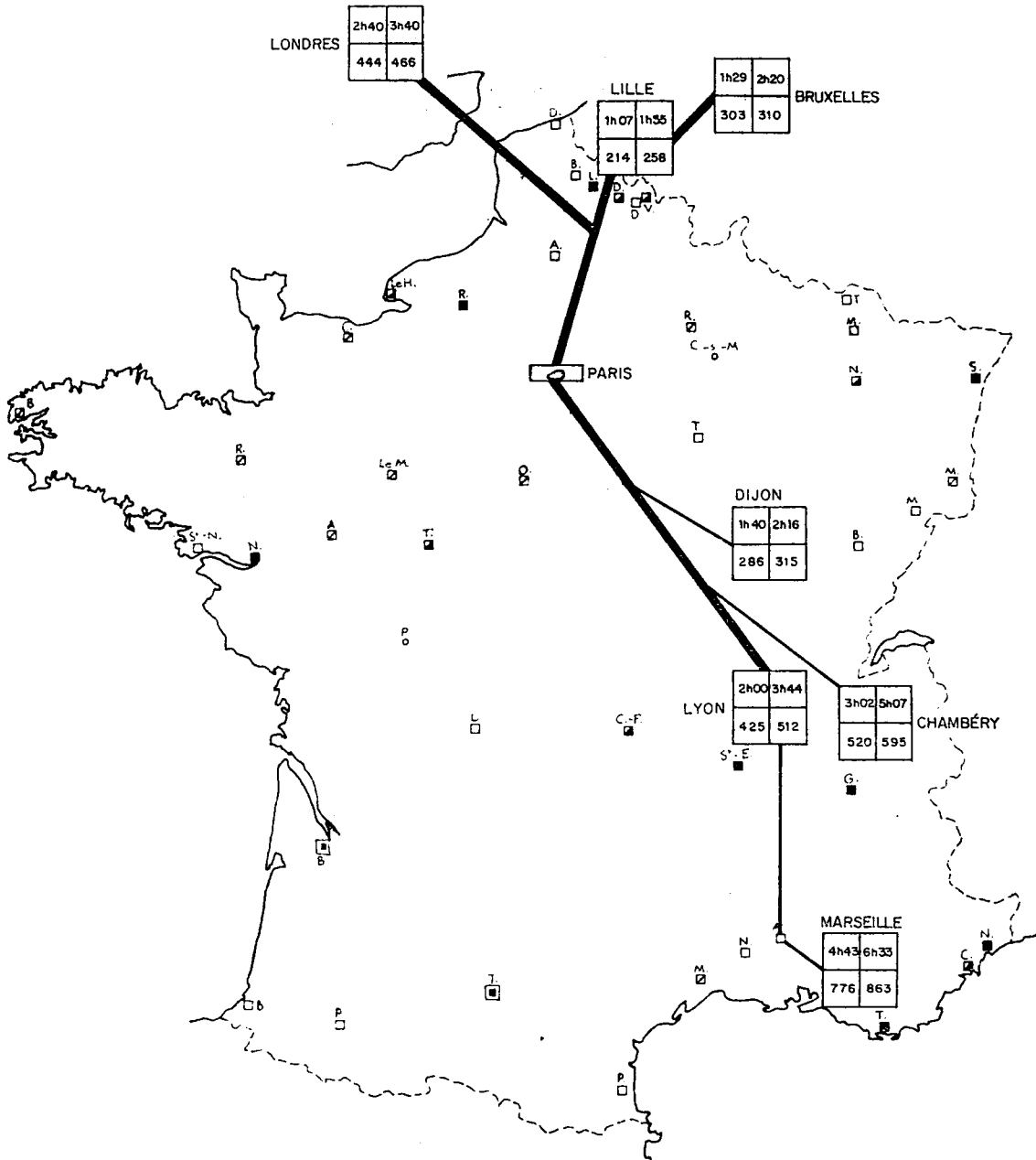
Au total, les crédits de paiements cumulés s'élèvent donc à 75 millions de francs.

ANNEXE II

TEMPS DE PARCOURS PREVUS ENTRE PARIS ET DIFFERENTES VILLES DE PROVINCE OU ETRANGERES EN CAS DE MISE EN SERVICE DE TURBOTRAINS

Les deux graphiques ci-après indiquent les grandes améliorations qui pourraient être apportées aux services voyageurs de la S.N.C.F. dans l'hypothèse de la construction d'une ligne nouvelle Paris—Lyon. Le premier graphique envisage également l'hypothèse d'une ligne allant de Paris vers le Nord en liaison avec la construction du tunnel sous la Manche.

**COMPARAISON DES DISTANCES ET DES TEMPS DE PARCOURS
AVANT ET APRES MISE EN SERVICE DES LIGNES NOUVELLES
PARIS—LYON ET PARIS—NORD (1)**



LEGENDE						
Temps de parcours TGV depuis Paris	<table border="1"><tr><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td></tr></table>					1ère cl. meilleur temps actuel hiver 1972-73
Distance avec ligne nouvelle	<table border="1"><tr><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td></tr></table>					Distance avec ligne actuelle
Echelle 1/5 000 000						

(1) La comparaison est faite avec tunnel sous la Manche.

DESSERTÉ DU SUD-EST DE LA FRANCE PAR RAMES AUTOMOTRICES A TRES GRANDE VITESSE 1^{re} ET 2^e CLASSES AU MOYEN D'UNE LIGNE NOUVELLE PARIS—LYON

