

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1974.

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 1975, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES

(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 28

Transports.

I et II. — SECTION COMMUNE ET TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Pierre Prost, Louis Talamoni, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscardy-Monsservin, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yves Durand, Marcel Fortier, André Fosset, Roger Gaudon, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, René Monory, Mlles Odette Pagani, Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5° législ.) : 1180 et annexes, 1230 (tomes I à III et annexe 36), 1235 (tome XVIII) et In-8° 169.

Sénat : 98 (1974-1975).

Lois de finances. — Transports terrestres.

S O M M A I R E

| | pages |
|---|-------|
| INTRODUCTION | 4 |
| PREMIÈRE PARTIE. — La section Commune | 7 |
| DEUXIÈME PARTIE. — Les transports terrestres | 15 |
| Section I. — <i>Les crédits budgétaires</i> | 18 |
| Chapitre I. — Les dépenses administratives | 18 |
| Chapitre II. — La batellerie | 21 |
| Chapitre III. — L'égalisation des conditions de concurrence pour la S.N.C.F. | 22 |
| Chapitre IV. — L'organisation des transports collectifs parisiens | 24 |
| Chapitre V. — Les transports de voyageurs à courte distance | 25 |
| Chapitre VI. — Les transferts sociaux | 28 |
| Chapitre VII. — Les régimes sociaux particuliers | 30 |
| Chapitre VIII. — Les subventions pour investissements | 31 |
| Chapitre IX. — Tableaux récapitulatifs | 34 |
| Section II. — <i>Quelques problèmes particuliers concernant les transports terrestres</i> | 36 |
| Chapitre I. — La S.N.C.F. | 37 |
| Chapitre II. — La R.A.T.P. | 57 |
| Chapitre III. — Construction de lignes de métro en province | 65 |
| Chapitre IV. — Les transports urbains dans les agglomérations de province | 69 |
| Chapitre V. — Le problème général des transports de banlieue | 72 |
| Chapitre VI. — Le versement de transport | 75 |
| AUDITION DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS | 80 |

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. Avant d'en aborder l'examen d'une manière détaillée, il convient de formuler quelques observations de portée générale.

Concernant tout d'abord la section Commune, son caractère essentiel est de comprendre surtout des crédits d'études, de recherche et de statistique. Or, d'autres crédits ayant le même objet figurent dans la section Transports terrestres. Sans méconnaître dans leur principe l'intérêt de ces différentes actions, votre Rapporteur regrette cette dispersion des dotations budgétaires qui rend difficile un jugement d'ensemble sur la portée réelle des travaux ainsi poursuivis et ne permet guère de déceler les doubles emplois. Il pense donc qu'il y aurait intérêt, à l'avenir, à ce que les crédits de l'espèce soient regroupés d'une manière fonctionnelle en un nombre très réduit de chapitres.

La section des Transports terrestres — de beaucoup la plus importante quant au montant en jeu — est avant tout un budget de subventions : celles-ci s'élèvent en effet à plus de 8.889 millions de francs et représentent 99,6 % du total des crédits demandés. De ces subventions, deux entreprises reçoivent la part du lion, la S.N.C.F. et la R.A.T.P., puisque à elles seules elles se partagent quelque 8,7 milliards de francs.

A ce propos, on doit souligner l'importance de la charge que représentent, à l'heure actuelle, pour l'Etat les transports en commun de la région parisienne, surtout si l'on tient compte du fait qu'une partie des crédits affectés à la S.N.C.F. concerne les lignes de la banlieue de la capitale.

En regard, les sommes attribuées par l'Etat aux villes de province pour leurs transports publics de voyageurs apparaissent bien faibles. En effet, contrairement à ce qui se passe pour la région parisienne, aucune subvention n'est attribuée pour couvrir les déficits d'exploitation ; d'autre part, concernant les travaux d'infrastructure, la participation de l'Etat — quand elle existe — est insuffisante eu égard au coût des travaux. Or, les grandes villes de province connaissent, en matière de transports urbains, des problèmes analogues à ceux de la région parisienne : même impossibilité de relever les tarifs en fonction de l'augmentation sans cesse croissante des charges d'exploitation, même difficulté pour assurer un service régulier face à une circulation urbaine de moins en moins fluide, même nécessité de faire face à la modernisation et au renouvellement du matériel. En

l'absence de l'aide de l'Etat, ce sont les municipalités qui sont obligées de s'imposer des sacrifices financiers considérables pour combler les déficits.

Sans doute l'extension aux villes de 300.000 habitants du versement des employeurs a apporté une certaine amélioration, mais celle-ci ne règle pas l'ensemble des problèmes auxquels elles sont confrontées, et nous estimons que l'Etat devrait revoir, dans un sens plus équitable vis-à-vis de la province, sa politique de subvention aux transports en commun.

*
**

Sur un plan plus général, la politique suivie en matière de transports terrestres appelle, à notre sentiment, deux réflexions.

La première a trait aux transports urbains. L'urbanisation croissante que nous connaissons ne peut plus s'accommoder du développement anarchique des différents transports publics et privés ; on a atteint, dans les grandes villes, tout le monde est d'accord pour le reconnaître, le point de saturation. Or, le seul remède réside dans la substitution de transports collectifs à une partie des transports privés, car les transports collectifs ne posent pratiquement pas de problème de stationnement et offrent à la surface de voirie occupée un beaucoup plus grand nombre de places.

La condition fondamentale pour qu'un tel transfert puisse s'effectuer est que les transports en commun offrent à leurs usagers un confort minimum joint à une régularité et une rapidité suffisantes. Mais régularité et vitesse impliquent que les véhicules de transports en commun ne se trouvent pas noyés dans la masse de la circulation ; il faut donc pour cela leur assurer, dans toute la mesure du possible, des priorités et surtout des sites propres. Le problème du site propre est parfaitement résolu avec le métro, mais c'est une solution dont le champ d'application restera toujours limité encore que certaines techniques modernes à infrastructure moins coûteuse devraient en permettre un certain développement. Il est donc indispensable de promouvoir les moyens susceptibles de réserver aux autobus de véritables sites propres tels que couloirs de circulation, voies interdites aux autres véhicules, etc.

Notre second propos concerne les transports interurbains. Le devoir de lutter contre les gaspillages financiers, joint à la nécessité de réaliser des économies de produits pétroliers, suppose une meilleure coordination entre le rail et la route. Dans le domaine des marchandises, si le camion possède pour les transports terminaux ou à courte distance des avantages irremplaçables, en revanche, il est paradoxal de voir circuler d'un bout à l'autre de la France des files

de convois routiers lourds alors que, parallèlement, existent des voies ferrées qui ne sont pas utilisées à leur pleine capacité et sur lesquelles les mêmes transports pourraient être effectués à un moindre coût énergétique.

Pour les voyageurs, une meilleure coordination est également nécessaire : les techniques ferroviaires actuelles permettent, sur de nombreux parcours, d'assurer des liaisons plus rapides que celles permises par la voiture individuelle — et dans une certaine mesure, comparables à celles de l'avion — et ce dans de bien plus grandes conditions de sécurité. La politique du Secrétariat d'Etat aux Transports devrait donc être axée sur le développement de ces liaisons et votre Rapporteur spécial espère notamment qu'une construction aussi rapide que possible de la ligne nouvelle Paris-Lyon permettra à tout le sud-est du pays de bénéficier bientôt d'une très importante amélioration de ses dessertes ferroviaires.

PREMIÈRE PARTIE

LA SECTION COMMUNE

Sont regroupées dans la section commune du fascicule budgétaire des Transports, les dotations intéressant les services communs du Secrétariat d'Etat aux Transports, c'est-à-dire les crédits concernant l'administration centrale ainsi que ceux relatifs à des subventions pour certaines études de caractère général intéressant l'ensemble des transports par terre, par mer et par air.

Par rapport à ceux votés en 1974 les crédits demandés sont, pour les dépenses ordinaires, en augmentation de 25,7 %, passant de 14.968.940 F à 18.818.775 F et, en ce qui concerne les dépenses en capital, en augmentation de 1,8 % pour les autorisations de programme et de 2,5 % pour les crédits de paiement.

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

Dépenses ordinaires.

| NATURE DES DEPENSES | CREDITS votés pour 1974 | CREDITS PREVUS POUR 1975 | | | DIFFERENCES entre 1974 et 1975 |
|---|-------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------|--------------------------------------|
| | | Services votés | Mesures nouvelles | Total | |
| (En francs.) | | | | | |
| TITRE III. — Moyens des services. | | | | | |
| <i>Première partie.</i> — Personnel, rémunérations d'activité | 2.392.878 | 2.577.372 | + 306.328 | 2.883.700 | + 490.822 |
| <i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales | 248.130 | 280.892 | + 71.063 | 351.955 | + 103.825 |
| <i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services .. | 3.029.732 | 3.070.182 | + 659.738 | 3.729.920 | + 700.188 |
| <i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement | 9.298.200 | 9.298.200 | + 2.555.000 | 11.853.200 | + 2.555.000 |
| Totaux pour le titre III .. | 14.968.940 | 15.226.646 | + 3.592.129 | 18.818.775 | + 3.849.835 |

Dépenses en capital.

| NUMERO des chapitres | NATURE DES DEPENSES | AUTORISATIONS de programme | | DIFFERENCES entre 1974 et 1975 | CREDITS de paiement | | DIFFERENCES entre 1974 et 1975 |
|----------------------------|---|-------------------------------|----------------------|--------------------------------------|------------------------|---------------------|--------------------------------------|
| | | Votées pour 1974 | Prévues pour 1975 | | Votés pour 1974 | Prévus pour 1975 | |
| | | | | (En francs.) | | | |
| | <i>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</i> | | | | | | |
| | <i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications :</i> | | | | | | |
| 53-10 | Etudes générales des transports | 20.100.000 | 19.800.000 | — 300.000 | 15.500.000 | 15.000.000 | — 500.000 |
| 53-11 | Statistique des transports | 1.050.000 | 1.200.000 | + 150.000 | 900.000 | 1.000.000 | + 100.000 |
| | Totaux pour la troisième partie du titre V | 21.150.000 | 21.000.000 | — 150.000 | 16.400.000 | 16.000.000 | — 400.000 |
| | <i>TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.</i> | | | | | | |
| | <i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications :</i> | | | | | | |
| 63-40 | Subvention à l'Institut de recherche des transports | 3.000.000 | 3.600.000 | + 600.000 | 3.100.000 | 4.000.000 | + 900.000 |
| | Totaux pour les titres V et VI | 24.150.000 | 24.600.000 | + 450.000 | 19.500.000 | 20.000.000 | + 500.000 |

—
—
—

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

Les crédits demandés à ce titre pour 1975 s'élèvent à 6.965.575 F, en augmentation de 1.294.835 F par rapport à l'année dernière. Sur cette somme 257.706 F représentent des mesures acquises, les mesures nouvelles s'élevant par conséquent à 1.037.129 F.

a) LES MESURES ACQUISES

Les mesures acquises correspondent principalement à l'incidence en année pleine des différentes améliorations apportées au cours de l'année 1974 aux rémunérations et indemnités de la Fonction publique ainsi qu'aux conséquences du relèvement des prestations sociales. Il convient également de noter un relèvement de 37.400 F des crédits prévus au titre des loyers payés par le Ministère et la suppression d'un crédit non renouvelable de 21.000 F ouvert l'année précédente pour l'achat d'un véhicule automobile. En définitive, les mesures acquises représentent donc peu de chose.

b) LES MESURES NOUVELLES

Les mesures nouvelles sont, elles, plus conséquentes ; elles concernent :

1° La conséquence des modifications apportées à la composition du Gouvernement, modifications qui se traduisent par la suppression d'un poste de Ministre, les Transports étant maintenant un simple Secrétariat d'Etat. Cette suppression permet une réduction des crédits de 310.671 F.

2° La modernisation et le développement des services statistiques en matière de transports. Cette action se traduit d'une part, par trois créations d'emploi, et d'autre part, par la majoration d'un certain nombre de dotations de fonctionnement. Au total, elles entraînent un relèvement des dotations de 811.000 F.

3° La création d'un poste de conseiller aux Transports à Tokyo. Il y a quelques années a déjà été créé un poste de conseiller des Transports à Washington et c'est en raison des résultats intéressants obtenus aux Etats-Unis qu'il est proposé d'étendre au Japon une expérience qui

s'est révélée fructueuse pour l'administration, non seulement dans le domaine de l'aviation civile, mais également concernant les transports maritimes et terrestres.

En effet, au Japon, se posent à l'heure actuelle de nombreux problèmes pour les transports aériens (liaison Paris-Tokyo par *Concorde* et exportation d'avions civils de construction française).

De même, en matière de transports terrestres, il serait certainement utile de pouvoir étudier sur place les mesures adoptées par les japonais tant en ce qui concerne les transports urbains que les liaisons interurbaines à grande vitesse.

La création d'un poste de conseiller aux Transports au Japon entraînera par voie de conséquence celle d'un emploi de secrétaire ainsi que l'ouverture des crédits destinés à faire face aux dépenses de fonctionnement du nouvel organisme. Au total, il s'agit d'une charge supplémentaire de 480.000 F.

c) LES SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT.

Les subventions de fonctionnement concernent exclusivement l'Institut de recherche des transports. Pour 1975, les crédits prévus s'élèvent à 11.853.200 F en augmentation de 28 % par rapport à l'exercice précédent. Cet Institut qui effectue des études très diverses concernant **les différents moyens de transport** bénéficie du reste d'une double subvention. L'une au titre des dépenses ordinaires, l'autre dont nous parlerons plus loin au titre des dépenses en capital.

II. — Les dépenses en capital.

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

a) ÉTUDES GÉNÉRALES DES TRANSPORTS (chap. 53-10).

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant de 19,8 millions de francs, en diminution de 300.000 F par rapport à l'année dernière. Il est à noter que de 1973 à 1974 les autorisations

de programme de l'espèce avaient presque doublé. Quant aux crédits de paiement, ils s'élèvent à 15 millions de francs en diminution de 500.000 F par rapport à ceux de l'année dernière.

Les crédits figurant à ce chapitre sont destinés au financement des actions ci-après.

1° *Etudes concernant :*

- le développement des transports interrégionaux de personnes ;
- les problèmes énergétiques ;
- le rôle du secteur des transports dans le commerce extérieur ;
- la voiture particulière et les transports collectifs.

2° *Recherches technologiques concernant des modes nouveaux de transport.*

Les actions prévues pour 1975 portent sur :

— La technologie des coussins d'air, appliquée au domaine maritime (opération de développement du naviplane *N. 500* avec la société SEDAM) et au transport terrestre à grande vitesse (aérotrain). Le développement du naviplane *N. 500*, aéroglisseur de 220 tonnes avec 85 tonnes de charges payantes a fait l'objet d'un protocole entre l'Etat et la société SEDAM : le coût total du programme est de 74 millions de francs dont 50 % à la charge de l'Etat, cette participation étant du reste remboursable.

— Poursuite des recherches pour la réalisation d'un aérotrain à grande vitesse propulsé par turboréacteur muni de dispositifs insonorisants. Indiquons qu'au cours des essais en vraie grandeur ont été dès à présent obtenus : une vitesse maximum de 430 km/h et une vitesse de croisière de 350 km/h.

3° *Etudes concernant les transports urbains collectifs, avec le développement de quatre filières technologiques nouvelles : métro automatique léger, système de rames de petits véhicules programmés (Aramis), système Poma 2000 et autobus bimode.*

— Métro automatique léger : il s'agit de l'essai d'une transposition du système du métro classique (tel le métro parisien) aux problèmes spécifiques des villes de l'ordre de 500.000 habitants : gabarit des véhicules réduits, automatisme plus poussé...

— Les petits véhicules programmés : le système Aramis développé par Matra a pour objectif la réalisation d'un trajet origine-destination sans rupture de charge, ni arrêt intermédiaire. Ceci conduit à la

conception de petits véhicules, partant et aboutissant à des stations en dérivation et à une automatisation complète du mouvement général de ces véhicules.

— Le système Poma 2000 est constitué de petits véhicules tractés par un câble et dont le dispositif d'accès et de départ en station consiste en un jeu de tourets à vitesse variable agissant par friction.

— Le bimode : le système dit « bimode » est constitué de véhicules de type autobus ou trolleybus aptes à s'intégrer à la circulation de surface dans la périphérie des villes ou dans les rues peu chargées et se séparant de cette circulation dans les zones embouteillées pour emprunter des voies spéciales (sites propres) ménagées à leur intention.

4° *Actions concernant la socio-économie des transports.*

Ces actions doivent porter sur les domaines suivants :

— *Recherches sur le thème de la production des transports.*

Etude sur les mutations en cours dans les entreprises de transports urbains sous l'effet à la fois de l'automatisation et de l'évolution des structures juridiques et financières.

— *Recherches sur les effets des mutations de l'environnement économique.*

Compte tenu de l'importance grandissante des phénomènes d'encombrement liés au développement de l'automobile, il est souhaitable d'effectuer des recherches sur les possibilités d'un développement de la location automobile. De même, en raison du développement du réseau autoroutier en France comme en Europe, il est apparu utile de lancer des recherches sur les interactions socio-économiques entre infrastructures de transport et développement local.

— *Recherches sur les conditions de vie et les groupes sociaux.*

Ces recherches intéressent des domaines très divers tels que les caractères particuliers de la mobilité de certains groupes sociaux : (personnes âgées, travailleurs immigrés), les problèmes psychosociologiques liés à la sécurité, la connaissance des pratiques de déplacement ou des besoins des industriels.

— *Recherches sur l'environnement social.*

Deux types de problèmes sont l'objet de recherches. Le premier concerne la crise dans les transports urbains et la compréhension de son développement ; le second, celui de l'articulation de l'économie et du politique dans les systèmes de transports régionaux et locaux.

5° Recherches sur les techniques de planification.

Les recherches visent à l'intégration dans les techniques de préparation des décisions des résultats des recherches énoncées ci-dessus. Ces recherches se développeront au cours de l'avancement du programme d'ensemble. Des recherches plus spécifiques concernent les possibilités techniques de la généralisation de couloirs réservés dans les villes de province et l'action administrative face à l'essor des deux roues.

b) STATISTIQUES DES TRANSPORTS (Chap. 53-11).

Les autorisations de programme demandées pour 1975 s'élèvent à 1.200.000 F en augmentation de 150.000 F sur l'année précédente, quant aux crédits de paiement ils se montent à 1 million de francs, en augmentation de 100.000 F sur ceux de 1974.

Ces dotations doivent être réparties pour moitié entre les services généraux de statistiques du Ministère et la banque de données des transports gérée par lui au titre de leurs opérations en capital.

**c) SUBVENTION A L'INSTITUT DE RECHERCHE
DES TRANSPORTS (Chap. 63-40).**

Les autorisations de programme demandées pour 1975 s'élèvent à 3,6 millions de francs contre 3 millions l'année précédente et les crédits de paiement à 4 millions de francs en augmentation de 900.000 F.

Cette subvention en capital viendra s'ajouter à celle prévue au titre des dépenses ordinaires pour financer les différentes actions dont l'Institut de recherche des transports a la charge.

DEUXIÈME 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 à des entreprises ou à des organismes de transport, soit en vue de la réalisation de certains travaux d'infrastructure.

Le tableau ci-après regroupe les différents crédits demandés pour 1975 :

| | 1974 | 1975 | DIFFERENCE |
|---|----------------------|----------------------|------------------------|
| | | (En francs.) | |
| <i>Dépenses ordinaires.</i> | | | |
| Dépenses administratives | 13.416.732 | 17.416.440 | + 3.999.708 |
| <i>Subventions aux entreprises de transport.</i> | | | |
| Egalisation des conditions de concurrence pour la S.N.C.F. .. | 4.640.000.000 | 5.787.490.000 | + 1.147.490.000 |
| Batellerie | 6.325.000 | 6.625.000 | + 300.000 |
| Organisation des transports collectifs parisiens | 778.350.000 | 1.239.350.000 | + 461.000.000 |
| Transports de voyageurs à courte distance | 705.650.000 | 784.382.000 | + 78.732.000 |
| Total | 6.130.325.000 | 7.817.847.000 | + 1.687.522.000 |
| Régimes sociaux particuliers du domaine des transports terrestres et transferts sociaux | 580.350.000 | 691.150.000 | + 110.800.000 |
| Total général | 6.724.091.732 | 8.526.413.440 | + 1.802.321.708 |
| <i>Dépenses en capital.</i> | | | |
| Dépenses administratives : | | | |
| Autorisations de programme ... | 12.450.000 | 15.570.000 | + 3.120.000 |
| Crédits de paiement | 7.250.000 | 11.000.000 | + 3.750.000 |
| Subventions d'équipement : | | | |
| Autorisations de programme ... | 475.800.000 | 661.740.000 | + 185.940.000 |
| Crédits de paiement | 330.000.000 | 380.000.000 | + 50.000.000 |
| Total : | | | |
| Autorisations de programme ... | 488.250.000 | 677.310.000 | + 189.060.000 |
| Crédits de paiement | 337.250.000 | 391.000.000 | + 53.750.000 |

La présentation du fascicule du budget des Transports terrestres, comme on peut le constater à l'examen du tableau ci-dessus, connaît cette année une importante transformation dans le cadre de la réorganisation générale de la nomenclature budgétaire, tout au moins en ce qui concerne les crédits de subvention aux entreprises.

A la décomposition des crédits par entreprise est substituée, dans le présent budget, une décomposition fonctionnelle d'après la finalité économique ou sociale de ces subventions.

Ce remaniement des documents budgétaires, s'il est parfaitement logique en lui-même, permet plus difficilement de connaître l'importance des crédits affectés à chaque entreprise.

Ainsi, pour permettre une meilleure appréciation de l'effort financier fait par l'Etat en faveur des différents transporteurs, après avoir dans une première section analysé les crédits demandés pour chaque action administrative économique ou sociale, nous regrouperons les crédits par entreprise. Dans une seconde section nous évoquerons ensuite la situation actuelle de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. ainsi que quelques grands problèmes intéressant les transports terrestres.

PREMIÈRE SECTION

LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

CHAPITRE PREMIER

Les dépenses administratives.

A. — LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les dépenses administratives de fonctionnement se répartissent, en fait, en deux catégories :

1° *Les dépenses des organismes centraux et départementaux des transports terrestres.*

Dans le cadre des mesures nouvelles, est prévue la création d'un certain nombre d'emplois qui seraient affectés au renforcement des effectifs des services suivants :

- cellules régionales d'études de transport chargées notamment d'élaborer les schémas régionaux de transports de voyageurs (+ 4 agents) ;
- contrôle routier (+ 12 agents) ;
- comités techniques départementaux des transports (+ 8 agents).

D'autre part, des transformations d'emplois et des améliorations de rémunérations sont prévues tant en ce qui concerne les comités techniques départementaux des transports que le corps des contrôleurs routiers. Concernant les contrôleurs routiers, on trouvera, ci-après, en annexe (annexe I) une note qui expose le rôle et les conditions de recrutement et de formation de ces agents.

Enfin, est demandé un crédit non renouvelable de 500.000 F pour faire face aux dépenses de la participation du ministère à l'exposition « Transports expo 75 » et à un congrès international des transports qui doit se tenir à Nice l'année prochaine.

2° *Organisation et fonctionnement des transports de défense.*

Il est proposé de relever de 966.800 F et de porter ainsi à 4 millions de francs les crédits afférents aux dépenses d'entretien des infrastructures ferroviaires maintenues en état pour les besoins de la Défense nationale.

B. — LES DÉPENSES EN CAPITAL.

Deux chapitres du présent budget concernent les dépenses en capital des services administratifs :

1° *Chapitre 53-11* : Etudes, recherches, développement et expérimentation.

Les autorisations de programme demandées pour 1975 s'élèvent à 11.270.000 F, en augmentation de 1.830.000 F par rapport à l'année précédente.

Les crédits de paiement correspondants s'élèvent à 8 millions de francs, en augmentation de 3,4 millions sur le précédent exercice.

Ces dotations sont destinées aux opérations suivantes :

a) *Etudes concernant les travaux qui devront aboutir à l'ouverture du tunnel sous la Manche prévue en 1980.*

b) *Etudes générales urbaines et interurbaines. Les principaux problèmes abordés seront les suivants :*

- mise au point ou perfectionnement des méthodes d'évaluation économique des améliorations de transports collectifs dans les villes ;
- études sur la sécurité dans les transports collectifs débouchant sur des recommandations aux constructeurs et exploitants ;
- analyses du marché des transports de marchandises ;
- études permettant d'améliorer la connaissance des entreprises de transports de voyageurs et de marchandises en vue de faciliter la mise en œuvre de la politique de l'Etat ;
- analyses économiques des améliorations à apporter à l'ensemble du secteur des transports terrestres en vue de réaliser les objectifs d'économies d'énergie fixés par le Gouvernement ;
- études à moyen terme dans le cadre de l'élaboration du VII^e Plan.

c) *Etudes localisées urbaines et interurbaines.* Ces études porteront essentiellement :

- sur l'élaboration des schémas régionaux de transports dans les six régions pilotes désignées par le Gouvernement et les travaux préalables aux schémas dans un second groupe de régions ;
- la prolongation de l'effort d'amélioration statistique des transports et, en particulier, des transports de marchandises ;
- la coordination des transports urbains et régionaux.

2° *Chapitre 53-22 : Transports routiers.*

Les autorisations de programme s'élèvent à 4,3 millions de francs, en augmentation de 1,3 million sur 1974. Les crédits de paiement s'élèvent à 3 millions de francs. Ces dotations doivent être affectées à :

a) *L'étude d'appareils destinés à la lecture des fiches et des contrôles intéressant les véhicules routiers.*

b) *Des opérations concernant les bureaux régionaux de fret (B.R.F.) :*

- réinstallation du B.R.F. de Reims dans de nouveaux locaux, par suite de son éviction de l'immeuble actuellement loué à la ville et compris dans une zone de rénovation urbaine ;
- installation d'un second B.R.F. dans le sud de la région parisienne pour soulager l'installation d'Aulnay-sous-Bois déjà saturée et ainsi éviter aux véhicules venant notamment du sud et de l'ouest de la France pour l'approvisionnement en particulier du marché d'intérêt national de Rungis, d'avoir à remonter au nord-est de Paris pour y trouver du fret de retour.

c) *La poursuite du programme de pesées des véhicules par la réalisation d'aires de pesées pour le contrôle des poids des véhicules aussi bien dans un but de sécurité routière que pour s'assurer du respect des règlements de coordination. Le nombre d'aires dont la réalisation est envisagée en 1975 est de 15 à 25 selon le coût des terrains qui devront être acquis.*

*
**

Après cet examen des crédits de fonctionnement des services administratifs des transports terrestres, nous aborderons dans les chapitres suivants les différentes dotations concernant les subventions.

*
**

CHAPITRE II

La batellerie.

Les crédits prévus à ce titre, au chapitre 45-23, s'élèvent à 6.625.000 F, en augmentation de 300.000 F par rapport à l'exercice précédent. Ils se décomposent de la manière suivante :

- 450.000 F, pour l'octroi des bonifications d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstruction du parc fluvial, en application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 ;
- 4.150.000 F, pour l'amélioration des structures de la batellerie : une somme de 1.000.000 de francs est prévue pour le financement des dépenses de premier établissement nécessaires à la mise en œuvre de la formation professionnelle et le reste, soit 3.150.000 F devant servir à poursuivre l'action entreprise en 1974 de « déchirage » d'unités vétustes, ce qui sur la base d'un prix moyen de 30.000 F par unité devrait permettre le rachat en 1975 de 105 bateaux vétustes ou de conception périmée ;
- 2.025.000 F représentent une incitation à la vente de 15 automoteurs rhénans de 900 tonnes à raison de 135.000 F par unité, la rentabilité de ce type de matériel s'avérant de plus en plus mauvaise.

*
**

CHAPITRE III

L'égalisation des conditions de concurrence pour la S.N.C.F.

Les crédits inscrits au chapitre 45-21 ont pour objet de permettre le versement à la S.N.C.F. des subventions auxquelles elle peut prétendre en application des articles 19, 19 *bis* et 19 *quater* de la Convention du 31 août 1937.

Aux termes de ces articles, 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. Ces participations sont calculées de la manière suivante :

— 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 équivalant à celui que l'Etat applique aux infrastructures des autres modes de transports concurrents. Cette contribution, à caractère forfaitaire, est révisée chaque année.

— Passages à niveau publics :

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 afférente aux prestations, diminuées des produits des fonds de la caisse des retraites ;
- b) les cotisations sociales (part salariale et part patronale).

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 :

| | 1974 | 1975 | DIFFERENCE |
|---|--------------------------|---------|------------|
| | (En millions de francs.) | | |
| Charges d'infrastructure grandes lignes | 1.430 | 1.700 | + 270 |
| Passages à niveau | 355 | 350 | — 5 |
| Charges de retraites | 2.855 | 3.737,5 | + 882,5 |
| Totaux | 4.640 | 5.787,5 | + 1.147,5 |

*
*
*

CHAPITRE IV

L'organisation des transports collectifs parisiens.

Ce nouveau chapitre 45-31, regroupe des crédits qui jusqu'à présent se trouvaient répartis entre les chapitres propres à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.

1° R.A.T.P.

Concernant la R.A.T.P., il s'agit de la subvention qui est versée à cet organisme pour compenser les pertes de recettes résultant pour elle du refus opposé par le Gouvernement à une augmentation des tarifs suffisante pour lui permettre de réaliser son équilibre financier.

En effet, conformément aux dispositions du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 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).

Au budget de 1974, la compensation de cette perte de recettes avait donné lieu à l'ouverture d'un crédit de 728 millions. Il est proposé pour 1975 de majorer ce crédit de 326 millions de francs, soit 44,8 % pour le porter par conséquent à 1.054 millions de francs.

2° S.N.C.F.

Pour l'exercice 1974 une dotation de 50 millions de francs avait été prévue 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. Il est proposé de majorer cette dotation de 135 millions de francs en 1975 et de la porter, par conséquent, à 185 millions de francs.

CHAPITRE V

Les transports de voyageurs à courte distance.

Dans ce chapitre nouveau 45-33 se trouvent regroupées trois catégories de subventions intéressant respectivement :

- les réseaux de chemins de fer d'intérêt local ;
- les chemins de fer secondaires d'intérêt général ;
- les services omnibus de la S.N.C.F. autres que ceux de la région parisienne.

1° LES RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

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 1975, elles doivent s'élever au total à 55.000 F en diminution de 17.000 F par rapport à l'exercice précédent.

2° LES CHEMINS DE FER SECONDAIRES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

Les crédits prévus pour 1975 se répartissent de la manière suivante :

| | 1974 | 1975 | DIFFERENCE |
|---------------------------------|-----------|-----------|-------------|
| Réseau Corse | 5.588.000 | 8.398.000 | + 2.810.000 |
| Vivaraïs Lozère | 88.000 | 63.000 | — 25.000 |
| Chemins de fer de la Mure | » | 964.000 | + 964.000 |

a) *Le réseau Corse.*

Le crédit prévu se décompose :

- 5.800.000 F au titre de la subvention d'exploitation ;
- 2.598.000 F pour la remise en état du réseau.

Le déficit prévisionnel pour 1975 du réseau Corse a été évalué à 6.720.000 F, les recettes de trafic prévisibles (3,3 millions de francs) étant de loin inférieures aux dépenses (10 millions de francs environ) en forte augmentation en raison du dérapage des salaires dont l'évolution suit celle des rémunérations de la S.N.C.F. et de la hausse de 45 % du prix du carburant.

Conformément aux décisions prises par le Gouvernement, décisions qui doivent être confirmées dans la convention à passer entre l'Etat et le département de la Corse, la subvention du budget général doit se monter à 90 % du déficit résiduel, soit, compte tenu d'une hausse de tarifs prévue de l'ordre de 8 %, 5.800.000 F.

En application de ces mêmes décisions, l'Etat a pris l'engagement de remettre en état la voie ferrée et de financer à ce titre un programme évalué à 12 millions de francs, la participation du Secrétariat d'Etat aux Transports étant fixée à 4 millions de francs pour la période 1974-1977.

En raison de l'augmentation extrêmement rapide du prix des rails nécessaires à la remise en état de la voie, il a paru utile de prévoir l'octroi dès 1975 d'un crédit de 2,4 millions de francs.

b) *Chemin de fer de La Mure.*

Le déficit prévisible de ce chemin de fer (réseau routier et réseau ferré) s'élève à 1.264.000 F (estimation juin 1974).

Le conseil général de l'Isère ayant accepté le rattachement du service routier à la Régie départementale des voies ferrées du Dauphiné au 1^{er} janvier 1975, la dotation demandée pour l'année prochaine a été ramenée à 800.000 F pour faire face au déficit du seul réseau ferré.

Enfin, une somme supplémentaire de 164.000 F doit permettre d'assurer le règlement d'indemnités de licenciement aux agents (4 ou 5) qui pourraient être mis à la retraite par anticipation afin de ramener l'effectif du réseau à 40 agents.

c) *Subvention à la S.N.C.F. en application des articles 18, 18 ter, 18 quater et 18 quinquies de la Convention du 31 août 1937.*

La subvention inscrite à ce titre, et qui constitue la partie de beaucoup la plus importante du présent chapitre, est destinée à compenser le maintien en activité de services omnibus déficitaires autres que ceux de la région parisienne.

Rappelons qu'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. Ce déficit qui est 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 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.

Le crédit prévu à ce titre pour 1975 s'élève à 775 millions de francs en augmentation de 10,8 % par rapport à 1974.



CHAPITRE VI

Les transferts sociaux.

Le chapitre 46-43 regroupe les dotations que l'Etat est amené à verser aussi bien à la S.N.C.F. qu'à la R.A.T.P. pour compenser les pertes de recettes résultant pour ces deux entreprises des tarifs sociaux qui leur sont imposés.

1° S.N.C.F.

Les tarifs sociaux donnent lieu à une compensation en application des articles 18 *ter* et 20 *bis* de la Convention.

Rappelons qu'aux termes de ces articles 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 imposés 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 sommes que des crédits sont ouverts au budget de différents Ministères. Concernant le Ministère des Transports, les crédits prévus sont destinés à faire face aux réductions de tarifs suivantes :

- 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.

Les crédits prévus s'élèvent pour 1975 à 630 millions de francs, en augmentation de 120 millions par rapport à 1974.

2° R.A.T.P.

Deux catégories de réductions sociales donnent lieu à l'attribution d'une aide de l'Etat à la Régie.

a) *Les 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 les proportions respectives de 70 % et de 30 %.

b) *Les 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 sont trouvées 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, taxe 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.

Compte tenu de ces éléments, la dotation prévue à ce titre pour la R.A.T.P. en 1975 s'élève à 56 millions de francs.

Au total, les crédits demandés au titre des transferts sociaux incombant au Ministère des Transports s'élèvent pour 1975 à 686 millions de francs en augmentation de 110 millions de francs par rapport à l'exercice précédent.

CHAPITRE VII

Les régimes sociaux particuliers du domaine des transports terrestres.

Il est prévu au chapitre 47-42 un relèvement de 800.000 F de la subvention à la Caisse autonome de retraites et de prévoyance des transports. Cette mesure a, en fait, un caractère automatique et résulte de l'application des dispositions du décret du 3 octobre 1955.



CHAPITRE VIII

Les subventions pour investissements.

Ces subventions sont inscrites au chapitre 63-90. Pour 1975, il est prévu de doter ce chapitre de 661.740.000 F en autorisations de programme soit une augmentation de 185.940.000 F par rapport à l'année dernière, et de 380.000.000 F en crédits de paiement soit 50 millions de francs de plus que pour l'exercice précédent.

Ces différentes subventions sont réparties dans les conditions ci-après :

1° SUBVENTIONS D'ÉTUDES, DE RECHERCHES, ET DE DÉVELOPPEMENT DE CARACTÈRE GÉNÉRAL.

Ces subventions portent soit sur des projets d'intérêt national, tels que des infrastructures des transports collectifs en site propre soit sur des études présentant un intérêt méthodologique susceptibles d'en permettre l'utilisation dans diverses villes de province.

Les expérimentations subventionnées portent sur des améliorations quantitatives ou qualitatives importantes des systèmes de transports collectifs existants, expérimentations qui nécessitent des investissements en matériel roulant dont l'amortissement ne peut être assuré au moins dans la première année par les recettes normales. De ce fait, les subventions de l'Etat rendent financièrement possible le lancement d'expériences intéressantes pour le développement de la politique des transports collectifs. Le taux des subventions est variable en fonction de l'importance et de l'intérêt des opérations (de 30 % à 70 %).

La dotation prévue en 1975 à ce titre s'élève à 8,8 millions de francs et est notamment destinée à la poursuite des expériences de transports collectifs effectuées à Besançon, ainsi que de certaines études de transports en site propre.

2° ÉTUDES, RECHERCHES ET ESSAIS CLASSIQUES.

Les études et expérimentations correspondant à cette rubrique sont celles ne présentant qu'un intérêt local et sont normalement réparties par région. La dotation prévue pour 1975 s'élève à 10 millions dont la moitié environ serait affectée à subventionner les études préparatoires au VII^e Plan.

3° EXPÉRIMENTATIONS COMMERCIALES DES TECHNIQUES NOUVELLES
DE TRANSPORTS

Il s'agit de subventions destinées à l'expérimentation de techniques nouvelles de transports. Les deux techniques, à l'heure actuelle, subventionnées sont le système Val à Lille et le système Aramis en région parisienne. Le système Val est un métro automatique à petit gabarit qui pourrait être retenu par la communauté urbaine de Lille pour constituer un véritable réseau urbain desservant l'ensemble de l'agglomération.

Quant au système Aramis, c'est, comme nous l'avons déjà indiqué, un système de transports urbains automatique plus ambitieux que le précédent et où les véhicules de petite dimension peuvent être acheminés par l'usager selon un itinéraire programmé. L'expérimentation doit en être entreprise dans la région parisienne sur le site d'Orly. Elle pourrait être poursuivie sur une section du projet de rocade desservant la banlieue sud. Seraient également subventionnés en 1975 des essais du système Pomma 2000, système dérivé des cabines tractées par câbles en usage pour les sports d'hiver.

Ajoutons enfin qu'en 1974 avaient été subventionnés à ce titre des essais concernant l'aérotrain Cergy-Défense, projet qui a depuis été abandonné par le Gouvernement.

4° INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS EN COMMUN
EN RÉGION PARISIENNE

Le tableau ci-après donne la décomposition des différentes opérations prévues :

Autorisations de programme.

| | EN FRANCS |
|---|-------------|
| R.A.T.P. | 234.200.000 |
| S.N.C.F. | 74.740.000 |
| Voirie urbaine | > |
| Transports collectifs dans la région parisienne | 15.000.000 |

5• INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS EN COMMUN EN PROVINCE

Il s'agit essentiellement des opérations de subventions pour la construction des métros de Lyon et de Marseille. Pour chacune de ces opérations les autorisations de programme prévues pour 1975 s'élèvent à 126 millions de francs et les crédits de paiement (mesures nouvelles) à 52,5 millions de francs.

*

**

CHAPITRE IX

Tableaux récapitulatifs.

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, à la suite de la réorganisation du fascicule budgétaire des Transports terrestres, les subventions à la Société nationale des chemins de fer français et celles à la Régie autonome des transports parisiens se trouvent, cette année, réparties entre différents chapitres du budget des Transports terrestres.

Les deux tableaux ci-après permettent d'avoir une vue analytique, pour chacune de ces deux entreprises, des crédits prévus pour 1975.

S.N.C.F.

| CHA- PITRE | DESIGNATION | 1974 | 1975 | DIFFERENCE |
|---------------|--|--------------------------|---------|------------|
| | | (En millions de francs.) | | |
| 45-21 | Egalisation des conditions de concurrence pour la S.N.C.F. | 4.640 | 5.787,5 | + 1.147,5 |
| 45-31 | Organisation des transports collectifs parisiens | 50 | 185 | + 135 |
| 45-33 | Transports de voyageurs à courte distance | 700 | 775 | + 75 |
| 46-43 | Transferts sociaux | 510 | 630 | + 120 |
| | Totaux | 5.900 | 7.377,5 | + 1.477,5 |
| 63-90 | Subventions d'investissement (autorisations de programme) | 48 | 74,7 | + 26,7 |

R.A.T.P.

| CHA- PITRE | DESIGNATION | 1974 | 1975 | DIFFERENCE |
|---------------|---|--------------------------|-------|------------|
| | | (En millions de francs.) | | |
| 45-31 | Organisation des transports collectifs parisiens | 728 | 1.054 | + 326 |
| 46-43 | Transports sociaux | 66 | 56 | — 10 |
| | Totaux | 794 | 1.110 | + 316 |
| 63-90 | Subventions d'investissement (autorisations de programme) | 257,5 | 234,2 | — 23,3 |

SECTION II

Quelques problèmes particuliers concernant les transports terrestres.

Cette seconde section sera consacrée à l'examen, d'une part, de la situation d'ensemble de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. et, d'autre part, à l'étude de quelques questions d'actualité concernant les transports terrestres.

CHAPITRE PREMIER

La S.N.C.F.

Nous avons vu plus haut quels étaient les crédits prévus pour 1975 au titre de la S.N.C.F. ; nous n'y reviendrons pas et nous nous limiterons, dans le présent chapitre, à une étude des principales questions intéressant cette entreprise : l'avenant du 30 mars 1974 au contrat de programme de 1969, l'évolution du trafic du chemin de fer, les données de la situation financière, les programmes d'investissements de la Société nationale y compris le projet de construction d'une nouvelle ligne Paris-Lyon, le problème des économies énergétiques.

I. — L'AVENANT DU 30 MARS 1974.

La politique à mener par la S.N.C.F. pour la période quinquennale, 1969-1974, a été définie par un contrat de programme intervenu au mois de juillet 1969. Ce contrat déterminait les objectifs assignés à la S.N.C.F. et les moyens mis à sa disposition pour les atteindre. Les grandes lignes en étaient les suivantes :

- obtention de l'équilibre financier de la S.N.C.F. après versement par l'Etat des sommes dues au titre de la compensation des obligations des services publics et de la normalisation des comptes (harmonisation des conditions de concurrence et des contributions aux charges d'infrastructure) ;
- octroi d'une certaine autonomie de gestion à la S.N.C.F.

L'expiration prochaine de ce contrat de programme et l'évolution économique générale ont amené le Gouvernement à signer le 30 mars 1974 un avenant qui, tout en maintenant la politique contractuelle précédemment définie, complète les orientations primitives notamment pour la politique tarifaire et celle de l'équipement. Les grandes lignes de cet avenant sont résumées ci-après.

La date à laquelle devraient être atteints les objectifs du contrat de 1969 qui n'ont pu être totalement réalisés au 31 décembre 1973 est reportée de deux ans. Il en est notamment ainsi pour l'équilibre financier.

En ce qui concerne la politique tarifaire les aménagements effectués dans le cadre des hausses moyennes pondérées prévues par le

premier contrat sont remplacés par des principes précis devant présider à la fixation des majorations de tarifs nécessaires à la S.N.C.F. pour lui permettre d'assurer son équilibre financier. En cas de refus de tout ou partie de ces majorations des compensations seraient accordées à la Société nationale.

En vue d'atteindre ces objectifs la S.N.C.F. poursuivra les actions déjà entreprises :

- développement accentué des activités les plus rentables ;
- développement de l'automatisation sous toutes ses formes ;
- amélioration de la qualité du service marchandise ;
- poursuite du regroupement des services d'entretien et de réparation du matériel ;
- réorganisation ou regroupement des gares dont le trafic est insuffisant ;
- réorganisation ou fermeture de lignes sans trafic voyageurs et dont le service marchandise est insuffisant pour couvrir leurs dépenses de fonctionnement ;
- réorganisation des services de voyageurs qui ne couvrent pas les dépenses qui leur sont affectables. En ce qui concerne les services omnibus des voyageurs le programme de fermeture de 10.000 kilomètres de lignes inscrites au premier contrat a été atteint, à 75 %. L'objectif inchangé est reporté au 30 juin 1975. Cette disposition de l'avenant, comme nous l'indiquerons plus loin, vient de faire l'objet de récents aménagements ;
- accroissement de la capacité de la S.N.C.F.

La crise énergétique a conduit les pouvoirs publics à privilégier, quand des transferts sont possibles, les activités les moins consommatrices d'énergie en général et pétrolière en particulier. Les transports par fer présentent à ce double titre un intérêt certain. Pour ces motifs le Gouvernement a décidé d'une part d'engager, dès 1974, les procédures administratives préalables à la construction de la ligne nouvelle Paris-Sud-Est en vue d'une mise en service en 1980 ; d'autre part de lancer un programme complémentaire d'investissement comprenant notamment 60 locomotives électriques, 150 voitures et 1.500 wagons.

On trouvera ci-après en annexe (Annexe II) le texte de l'avenant du 30 mars 1974.

II. — EVOLUTION DU TRAFIC.

1° Année 1973.

L'année 1973, favorisée par une expansion générale de l'économie, a été marquée par une progression très sensible du trafic de la S.N.C.F. Celui-ci a atteint 118,8 milliards d'unités de trafic (ensemble des voyageurs-kilomètres et des tonnes-kilomètres), ce qui représente une augmentation globale de 6,1 % par rapport à 1972.

a) *Voyageurs.*

Le trafic en trains rapides et express a continué à progresser (notamment sur certains axes qui ont bénéficié d'une amélioration très sensible des conditions de desserte), atteignant au total près de 34 milliards de voyageurs-kilomètres ; il est supérieur de 5,3 % à celui de 1972. Pour la banlieue parisienne, l'évolution générale est également favorable, de l'ordre de 3 % par rapport à l'année précédente. Le trafic des services omnibus par fer et par route accuse, au contraire, une diminution, de l'ordre de 2 % par rapport à 1972.

b) *Marchandises.*

Le trafic des marchandises a connu, pour sa part, un essor important en 1973 ; atteignant 73,9 milliards de tonnes-kilomètres, il dépasse de 7,7 % celui de 1972. Un record de trafic a même été enregistré au mois de novembre (avec plus de 1,7 milliard de tonnes-kilomètres au cours de la 47^e semaine), ce qui a d'ailleurs entraîné une certaine tension sur les conditions de fourniture de wagons aux expéditeurs. Une analyse détaillée des résultats montre que, si l'on excepte les transports de charbon en très légère baisse (— 1,1 %), tous les trafics exprimés en tonnes-kilomètres sont en hausse. Les augmentations les plus marquées portent sur les transports de produits métallurgistes et d'engrais (+ 11 %), de produits pétroliers (+ 12 %), de céréales et denrées non périssables et de bois (+ 14 %).

2° Année 1974.

a) *Voyageurs.*

Pendant le premier semestre 1974, le trafic des trains rapides et express a accentué sa progression qui, exprimée en voyageurs-kilomètres, a atteint 5,5 % par rapport au premier semestre 1973. On note également un développement du trafic en banlieue parisienne. Quant à l'activité omnibus, elle est restée pratiquement stable.

b) *Marchandises.*

Le trafic des marchandises exprimé en tonnes-kilomètres a continué de croître (+ 8 % environ par rapport au premier semestre 1973). Les avances les plus notables ont porté sur les céréales (+ 25,8 %), les produits sidérurgiques (+ 17,6 %), les minerais (+ 14,5 %), les matériaux de construction (+ 13,7 %) et les véhicules routiers transportés sur wagon (+ 10,1 %). Les produits chimiques ont été également en hausse. Les combustibles minéraux solides ont progressé nettement (ce qui constitue un renversement de tendance par rapport au premier semestre 1973), alors que les combustibles liquides ont perdu 8,8 % à cause de la crise pétrolière. Seuls quelques secteurs, en très petit nombre, ont connu une baisse de trafic : c'est notamment le cas des denrées périssables (— 10,6 %).

Les tableaux ci-après retracent les données essentielles de l'évolution du trafic de la S.N.C.F. en 1973 et 1974.

Voyageurs.

| | 1973 | HUIT premiers mois 1974 (Estimation.) | 1974/1973 % |
|-----------------------------------|--------------|---------------------------------------|--------------|
| Voyageurs (millions) : | | | |
| — 1 ^{re} classe | 22,1 | 23 | + 4,1 |
| — 2 ^e classe | 384,1 | 391 | + 1,8 |
| Totaux | 406,2 | 414 | + 1,9 |
| Voyageurs-km (milliards) : | | | |
| — 1 ^{re} classe | 5,58 | 6 | + 7,5 |
| — 2 ^e classe | 24,53 | 25,5 | + 4 |
| Totaux | 30,11 | 31,5 | + 4,6 |

On constate que l'accroissement du trafic voyageurs en 1974 par rapport à 1973 (+ 4,6 %) est légèrement plus élevé que celui de 1973 par rapport à 1972 (+ 3,4 %).

Marchandises.

| | 1973 | HUIT premiers mois 1974 (Estimation.) | 1974/1973 % |
|--|-------|--|----------------|
| Tonnes taxées (en millions) | 170,7 | 179,7 | + 5,3 |
| Tonnage kilométrique taxé (en milliards tk) | 48,8 | 52,6 | + 7,8 |

Pour les marchandises, l'accroissement du trafic en 1974 par rapport à 1973 (+ 7,8 %) est du même ordre que celui de 1973 par rapport à 1972 (+ 7,7 %).

Enfin, indiquons que l'on assiste à une intéressante progression du service des trains autos-couchettes comme permet de le constater le tableau ci-après :

| | 1972 | 1973 |
|---|--------------|--------------|
| 1° Trains auto-couchettes spécialisés et non spécialisés : | | |
| Nombre de relations : | | |
| Spécialisés | 28 | 28 |
| Non spécialisés | 13 | 13 |
| Totaux | 41 | 41 |
| Nombre de trains : | | |
| Spécialisés | 2.576 | 2.527 |
| Non spécialisés | 2.630 | 2.779 |
| Totaux | 5.206 | 5.306 |
| Nombre d'automobiles transportées (en milliers) : | | |
| Spécialisés | 128,6 | 140,4 |
| Non spécialisés | 16,9 | 20,1 |
| Totaux | 145,5 | 160,5 |
| Nombre de voyageurs (en milliers) : | | |
| Spécialisés | 342,8 | 383,1 |
| Non spécialisés | 38,9 | 49,2 |
| Totaux | 381,7 | 432,3 |
| Voyageurs-kilomètres (en millions de vk) : | | |
| Spécialisés | 316,8 | 354,9 |
| Non spécialisés | 24,7 | 31,6 |
| Totaux | 341,5 | 386,5 |
| 2° Services auto-bagages (1) : | | |
| Nombre de relations | 13 | 14 |
| Nombre d'autos transportées (en milliers) .. | 43,4 | 48,2 |

(1) Trains auto-jours (TAJ) et services auto-express (S.A.E).

Nota. — Les résultats ci-dessus se rapportent au trafic de la période 1^{er} octobre-30 septembre.

Dans les trains auto-couchettes non spécialisés seuls les voyageurs avec voitures sont pris en compte.

Nous ne pouvons terminer cette brève analyse du trafic du chemin de fer sans évoquer la question des fermetures de lignes.

Rappelons que l'objectif du contrat de programme Etat-S.N.C.F. portait, concernant le trafic voyageurs, sur la fermeture ou le transfert sur route de 10.000 kilomètres de lignes omnibus avant la fin de 1972. A la fin de 1973, les fermetures portaient, en fait, sur 7.280 kilomètres.

L'avenant du 30 mars 1974 au contrat-programme a reporté, comme nous l'avons dit, au 30 juin 1975 le délai pour atteindre l'objectif prévu. Toutefois, en raison de la situation énergétique, le Gouvernement a estimé qu'il était désormais nécessaire de subordonner toutes modifications dans les dessertes omnibus à l'établissement de schémas régionaux de transport tenant compte aussi bien du bilan financier de l'opération que du bilan énergétique.

Concernant les marchandises, le contrat de programme a prévu la fermeture de 5.000 kilomètres de lignes. A la fin de 1973, 2.975 kilomètres ont été ainsi fermés. Pour le moment, la S.N.C.F. a été invitée à surseoir à toute nouvelle fermeture.

On peut estimer que dans les circonstances actuelles, toute nouvelle fermeture de lignes serait fâcheuse. En effet, en raison des difficultés que rencontre notre approvisionnement en produits pétroliers, il y a intérêt à conserver semble-t-il le plus grand nombre possible de dessertes ferroviaires.

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

Le tableau ci-après retrace l'évolution du budget d'exploitation de la S.N.C.F. de 1972 à 1974.

| | LIQUIDATION des comptes | | BUDGET initial | BUDGET révisé |
|--|----------------------------|-----------------|-------------------|------------------|
| | 1972 | 1973 | 1974 | 1974 |
| (En millions de F.) | | | | |
| A. — Recettes. | | | | |
| Voyageurs et bagages | 4.476 | 4.880 | 5.205 | 5.570 |
| Marchandises + Poste + Sernam .. | 3.378 | 9.172,5 | 9.495 | 10.885 |
| Indemnités et remboursements : | | | | |
| — art. 18 | > | > | > | > |
| — art. 18 <i>ter</i> | 70 | 76 | 75 | 78 |
| — art. 18 <i>quinquies</i> | 77 | 187 | 250 | 287 |
| — art. 20 <i>bis</i> tarifs réduits | 1.093 | 1.137 | 1.244 | 1.315 |
| Total recettes de trafic . | 14.094 | 15.452,5 | 16.269 | 18.135 |
| Recettes diverses | 1.552 | 1.661,5 | 1.760 | 2.051 |
| Contributions Etat : | | | | |
| — 18 <i>quater</i> : services omnibus .. | 436 | 699,5 | 750 | 700 |
| — subvention forfaitaire | 383 | 186 | > | > |
| — prévision pour imprévu | 100 | 100 | > | 100 |
| Total recettes | 16.565 | 18.099,5 | 18.779 | 20.986 |
| B. — Dépenses. | | | | |
| Personnel : | | | | |
| — salaires | 6.356 | 7.037 | 7.511 | 8.320 |
| — charges patronales | 3.000 | 3.304,4 | 3.479 | 3.789 |
| Impôts sur les recettes de trafic | 2.034 | 2.069,5 | 2.158 | 2.105 |
| Travaux d'entretien et de réparation | 1.764 | 2.087,5 | 2.150 | 2.429 |
| Autres dépenses | 2.639 | 2.886,4 | 3.406 | 3.997 |
| Dotations d'amortissement | 1.384 | 1.425 | 1.486 | 1.499 |
| Charges financières | 1.063 | 1.254 | 1.269 | 1.486 |
| Dépenses non incorporées | > | > | 640 | 100 |
| Total | 18.240 | 20.063,8 | 22.159 | 23.725 |
| A déduire : | | | | |
| — Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure et de pas- sage à niveau | —1.580 | —1.679 | — 1.840 | — 1.838 |
| Total dépenses | 16.660 | 18.384,8 | 20.319 | 21.887 |
| Résultat (A — B) | — 95 | — 235,3 | — 1.540 | — 901 |
| Atténuation de charges (Avenant au contrat de programme) | > | > | > | + 805 |
| Economies supplémentaires à réaliser | > | > | > | + 96 |
| Total | > | > | > | 0 |

Ces chiffres appellent les commentaires suivants :

Le budget initial de 1974 de la S.N.C.F. s'établissait en recettes à 18.779 millions de francs et en dépenses à 20.319 millions de francs. Les moyens d'équilibre à dégager s'élevaient à 1.540 millions, auxquels s'ajoutait le report du déficit des exercices antérieurs, soit 380 millions.

Ce budget qui était établi en recettes sur la base du niveau tarifaire de 1973 faisait donc apparaître une insuffisance de ressources importante mais susceptible d'être résorbée par des aménagements tarifaires compatibles avec l'état du marché des transports.

Le budget révisé de 1974 laisse apparaître une insuffisance de ressources de 1.015 millions (report déficitaire non compris), en raison tant du retard dans l'application des ajustements tarifaires que de leur limitation, ces ajustements n'ayant été autorisés qu'à des taux plus réduits que ceux estimés nécessaires pour équilibrer le budget d'exploitation.

Toutefois, cette insuffisance a pu être ramenée à 805 millions par suite de la baisse du taux de la T.V.A. et compte tenu de 96 millions d'économies supplémentaires à réaliser.

Conformément à l'avenant au contrat de programme, ces 805 millions seront couverts par l'Etat à raison de 610 millions au titre des limitations tarifaires et 195 millions pour retard apporté à la hausse des tarifs.

En définitive, on constate que face à des dépenses en augmentation de plus de 8 % les recettes du budget révisé augmentent de 11 %.

Toutefois, de sérieuses menaces continuent de peser sur l'équilibre de la S.N.C.F., principalement pour les motifs suivants :

- l'évolution des prix qui entraîne en 1974 un accroissement des dépenses de 730 millions dû principalement à la hausse directe mais aussi indirecte du coût de l'énergie ;
- l'évolution des salaires qui entraîne une augmentation de dépenses de 1.000 millions par rapport au budget initial, soit 1.868 millions de hausse depuis le budget révisé de 1973 (+ 17 % en un an y compris l'augmentation supplémentaire de 3,25 % des traitements des cheminots récemment décidée) ;
- d'ici à la fin de l'année, d'autres augmentations sont à prévoir qui alourdiront encore les dépenses et menaceront l'équilibre ; notamment il est exclu que l'on puisse apurer des déficits antérieurs.

La S.N.C.F. est certainement une des victimes de la crise inflationniste actuelle qui contrecarre les efforts faits en vue de rétablir sa situation financière.

IV. — LES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.

1° Les programmes d'investissement de 1973 à 1975.

a) Exercice 1973.

Rappelons que le budget d'investissement de la S.N.C.F. pour l'année 1973 a été établi sur les bases définies par l'échange de lettres du 22 novembre 1971 entre le Ministre de l'Economie et des Finances, le Ministre des Transports et le Président du conseil d'administration de la Société nationale.

Il s'élevait à 2.178,5 millions de francs (T.V.A. comprise) pour les autorisations de programme et à 2.130 millions de francs pour les paiements.

Pour le réseau principal, le montant des paiements — soit 1.834,5 millions de francs, T.V.A. comprise — comportait une tranche de 282 millions de francs dont la réalisation était subordonnée au dégagement de ressources particulières résultant d'emprunts à l'étranger ou de cessions d'actifs non amortissables. Cette condition a été réalisée.

Pour le service des voyageurs de la banlieue parisienne (programme normal), les autorisations de programme s'élevaient à 344 millions de francs, et les paiements à 295,5 millions de francs.

Le tableau ci-après récapitule les paiements comptabilisés en 1973 par grande catégorie d'investissements :

| | RESEAU principal | BANLIEUE parisienne (Programme normal.) | ENSEMBLE |
|---|------------------|---|----------|
| Matériel roulant | 783,1 | 150 | 933,1 |
| Mobilier et outillage | 67,2 | 4,3 | 71,5 |
| Installations fixes | 687,8 | 93,4 | 781,2 |
| Participations financières | 14,3 | » | 14,3 |
| Total (hors T.V.A.) .. | 1.552,4 | 247,7 | 1.800,1 |
| T.V.A. | 288,8 | 47,3 | 336,1 |
| Total des paiements comptabilisés | 1.841,2 | 295 | 2.136,2 |
| Total des paiements autorisés (T.V.A. comprise) | 1.834,5 | 295,5 | 2.130 |

A ce budget d'investissement s'est ajouté, pour les investissements d'installations fixes dans la banlieue parisienne, un programme spécial et un programme complémentaire.

Le programme spécial correspond à la construction d'infrastructures nouvelles ou d'aménagements localisés financés par des subventions de l'Etat et du District de la région parisienne, des prêts du District et une partie de l'excédent du « versement transport » perçu des employeurs de la région parisienne en application de la loi du 12 juillet 1971. En 1973, il s'est élevé (T.V.A. comprise), à 206,30 millions de francs en autorisations de programme et 107,30 millions de francs en paiements.

Quant au programme complémentaire, qui a été entièrement couvert par l'autre partie de l'excédent du « versement transport », il comprenait la création d'accès nouveaux dans les gares de Paris-Est, Paris-Nord et Paris-Saint-Lazare, ainsi que l'aménagement d'escalators en banlieue. Les autorisations de programme se sont élevées à 35,30 millions de francs et les paiements réellement effectués à 2,50 millions de francs.

b) *Exercice 1974.*

Le budget d'investissement de 1974 se présente sensiblement de la même façon que celui de 1973 avec un programme normal et un programme spécial pour la banlieue parisienne. Comme en 1973, les paiements du programme normal (part correspondant au réseau principal) comprennent une tranche conditionnelle — d'un montant de 670 millions de francs — dont la réalisation est subordonnée au dégagement de diverses ressources, telles qu'emprunts à l'étranger ou plus-values de réalisation d'actifs.

Il faut noter toutefois que, contrairement aux budgets antérieurs, le budget 1974 inclut des opérations de crédit-bail et de location-vente et notamment celles concernant les acquisitions de matériel roulant.

D'autre part, pour le réseau principal, une tranche supplémentaire, justifiée par les modifications du trafic provoquées par la crise de l'énergie, a été accordée à la S.N.C.F. Cette tranche correspond (T.V.A. comprise) à 620 millions de francs en autorisations de programme et à 255 millions de francs de paiements en 1974 (devant être suivis en 1975 de 250 millions de francs de paiements).

Tout compris, et conformément à l'avenant du 30 mars 1974 au contrat de programme entre l'Etat et la S.N.C.F., le budget d'investissement (programme normal) de la S.N.C.F. pour 1974 s'élève à 3.245 millions de francs pour les autorisations de programme et à 2.970 millions de francs pour les paiements.

Le tableau ci-après récapitule les paiements prévus en 1974 par grande catégorie d'investissement (en millions de francs) :

| | RESEAU principal | BANLIEUE parisienne (Programme normal.) | ENSEMBLE |
|--------------------------------------|------------------|---|----------|
| Matériel roulant | 1.067 | 182,5 | 1.249,5 |
| Mobilier et outillage | 85 | 4,2 | 89,2 |
| Installations fixes | 1.048 | 98,7 | 1.146,7 |
| Participations financières | 15 | » | 15 |
| Total (hors T.V.A.) . . | 2.215 | 285,4 | 2.500,4 |
| T.V.A. | 415 | 54,6 | 469,6 |
| Total (T.V.A. comprise) | 2.630 | 340 | 2.970 |

Comme en 1973, il faut ajouter à ces chiffres le programme spécial de la banlieue parisienne qui, y compris les opérations financées par le « versement transport », se monte à 297 millions de francs pour les autorisations de programme et 236 millions de francs pour les crédits de paiements.

c) *Exercice 1975.*

— *Programme normal :*

L'avenant du 30 mars 1974 au contrat de programme avait fixé le montant des dépenses d'investissement de la S.N.C.F. (réseau principal) à 2.935 millions de francs pour 1975. Au cours de la réunion du 24 septembre 1974 du Conseil de direction du F.D.E.S., il a été décidé de ramener ce montant à 2.835 millions de francs.

En ce qui concerne les dépenses d'investissement pour le réseau de la banlieue parisienne de la S.N.C.F. (programme normal), le montant en a été arrêté à 380 millions de francs.

Les montants des autorisations de programme pour 1975 ont été fixés respectivement à 2.951,5 millions de francs dont 400 millions de francs au titre du programme « énergie » (transfert de trafic de la route au fer) pour le réseau principal et 420 millions de francs pour le réseau de la banlieue parisienne.

Le tableau ci-après fait apparaître la décomposition par nature d'opérations des autorisations de programme et des dépenses d'investissement de l'exercice 1975.

| | AUTORISATIONS de programme | | DEPENSES | |
|--|-------------------------------|------------------------|---------------------|------------------------|
| | Réseau principal | Banlieue parisienne | Réseau principal | Banlieue parisienne |
| | (En millions de francs.) | | | |
| Matériel roulant : | | | | |
| — Engins de traction | 453,2 | » | 249,9 | » |
| — Matériel à voyageurs | 527,7 | 251,9 | 799,2 | 240 |
| — Matériel à marchandises .. | 584 | » | 433 | » |
| Totaux | 1.564,9 | 251,9 | 1.482,1 | 240 |
| Mobilier et outillage | 97,9 | 14,2 | 101 | 12 |
| Installation fixes : | | | | |
| — Installations fixes de traction électrique | 165,9 | » | 127 | 33,9 |
| — Installations de sécurité .. | 345,7 | 29,7 | 270,4 | 27,7 |
| — Passages à niveau | 178,9 | 2,8 | 170,5 | 2,8 |
| — Télécommunications | 107,8 | 17,7 | 147 | 1,3 |
| — Voie et ouvrages d'art | 75,3 | 40,5 | 101,1 | 5,2 |
| — Etablissements d'exploitation | 156,2 | 38,6 | 188,2 | 39,9 |
| — Etablissements techniques | 74,3 | 19,3 | 74,4 | 15,8 |
| — Installations pour le personnel | 102,7 | 5,3 | 118,4 | 1,4 |
| — Isolation thermique des bâtiments | 11,8 | » | 11,8 | » |
| — Réserve pour imprévisibles | 23,5 | » | 17,6 | » |
| Totaux | 1.242,1 | 153,9 | 1.226,4 | 128 |
| Ligne Paris-Sud-Est : | | | | |
| — Acquisitions de terrains .. | 31,6 | » | 10,5 | » |
| Participations financières | 15 | » | 15 | » |
| Totaux généraux ... | 2.951,5 | 420 | 2.835 | 380 |

Le financement de ces dépenses doit être assuré de la manière suivante :

| | |
|---|------|
| — dotation d'amortissement et plus-value de réalisations d'actifs | 49 % |
| — T.V.A. récupérée | 16 % |
| — autres ressources (emprunts, locations, ventes) | 35 % |

— *Programme spécial* :

Le programme spécial d'investissement de la S.N.C.F. pour le réseau de la banlieue parisienne en 1975 a été arrêté à 503 millions de francs en autorisations de programme et à 382,2 millions de francs en crédits de paiement. Le tableau ci-après donne la décomposition de ce programme.

| | AUTORISATIONS de programme | CREDITS de paiement |
|--|-------------------------------|------------------------|
| | (En millions de francs.) | |
| 1° Opérations en cours : | | |
| — ligne d'Evry | 14,1 | 64,7 |
| — ligne Saint-Quentin-en-Yvelines | 25,9 | 58,8 |
| — antenne de Roissy | 170,5 | 188,2 |
| — ouvrage commun S.N.C.F.-R.A.T.P. (gare de Lyon) | » | 11,8 |
| 2° Opérations nouvelles : | | |
| — Invalides-Orsay | 254,9 | 47 |
| — Massy-Pont de Rungis | 32,9 | 7 |
| — Gares nouvelles | 4,7 | 4,7 |
| | 503 | 382,2 |

Le financement de ce programme doit être assuré dans les conditions suivantes :

| | AUTORISATIONS de programme | CREDITS de paiement |
|---|-------------------------------|------------------------|
| | (En millions de francs.) | |
| Subventions de l'Etat | 68,35 | 33,65 |
| Subventions du District | 68,35 | 33,65 |
| Entreprise (couverte par des prêts du District) | 95,8 | 57,4 |
| Reliquat « versement transport » | 229,3 | 229,3 |
| Financement spécial (1) | 41,2 | 28,2 |
| | 503 | 382,2 |

(1) Ce crédit est apporté en supplément par le District et correspond à 60 % de subventions et 40 % de prêts.

2° La consistance des investissements.

a) Matériel roulant :

Ont été commandées, au titre du programme 1973, 43 locomotives de type B.B. dont la moitié en bi-courant et pour le programme 1974, 144 locomotives B.B. dont 85 bi-courant. Sur ces bases, le parc total prévu au 1^{er} janvier 1977 s'élèvera à 2.450 unités.

En outre, pour la banlieue parisienne, ont été commandés en 1973, 12 éléments auto moteurs électriques à 4 caisses en 1.500 volts et 18 éléments en 25.000 volts. La commande de 17 autres éléments quadruples est intervenue en 1974.

Concernant le matériel moteur diesel, 28 locomotives B.B. de 1.765 kW ont été commandées au titre du programme de 1973. Aucune commande n'est prévue en 1974, compte tenu des électrifications. Au total, le parc d'engins diesel s'élèvera en 1976 à 2.270 unités dont 1.120 unités de ligne.

Par ailleurs, ont été commandés en 1973, 25 éléments automoteurs diesel et les commandes de 1974 s'élèvent à 27. Enfin, en 1974 et 1975, ont été commandés 15 turbotrains R.T.G.

b) *Matériel remorque pour voyageurs.*

Les commandes de 1973 se sont élevées à 10 voitures-lits, 330 voitures-coaches du type long, 150 voitures standard européennes à couloir central. Pour 1974, les commandes portent sur 10 voitures-lits, 245 coaches et 220 voitures standard européennes.

Par ailleurs, pour faire face au développement du trafic dans la banlieue parisienne, 240 wagons à étage ont été commandés en 1973 et 1974.

Pour le matériel marchandise, les commandes sont pour 1973 et 1974 les suivantes :

- 370 wagons couverts à boggies ;
- 500 wagons plats à boggies ;
- 700 wagons spéciaux télescopiques ;
- 800 wagons plats équipés pour le transport de produits sidérurgiques ;
- 200 wagons à boggies à toit ouvrant ;
- 400 wagons à trémies à toit ouvrant.

Enfin, pour 1974 un programme supplémentaire destiné à faire face au report de trafic que la crise de l'énergie est susceptible de provoquer, s'élève à 1.500 wagons.

c) *Les infrastructures :*

Concernant les *électrifications*, les opérations ont porté en 1973 sur des renforcements ou des modernisations, telle la substitution de caténaires au troisième rail entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane et entre Paris-Saint-Lazare et Versailles.

Le programme de 1974 comporte l'engagement de l'électrification Gagny-Valenton dans la banlieue parisienne et de la nouvelle ligne de la rive droite du Rhône en liaison avec le développement de Fos.

Par ailleurs, les installations de *signalisations* ont été améliorées et modernisées sur un certain nombre de tronçons.

Enfin, certaines *améliorations de voies* ont été entreprises : création d'une voie nouvelle entre Etampes et Angerville, section en forte rampe qui constitue un goulet d'étranglement en raison de l'importance de la circulation sur cette ligne (250 trains lourds par jour), création d'une quatrième voie entre Maisons-Laffitte et Achères, enfin,

poursuite dans la banlieue parisienne de la construction de la ligne nouvelle Roissy-Evry.

d) *La ligne nouvelle Paris-Lyon.*

En terminant la question des investissements de la S.N.C.F., il convient d'évoquer le problème de la construction de la ligne nouvelle Paris - Lyon - Sud-Est.

Rappelons que le principe de la construction d'une voie ferrée nouvelle à grande vitesse Paris-Lyon a été retenu par le Conseil des Ministres du 25 mars 1971.

Ce projet de ligne nouvelle répond à trois objectifs principaux :

- améliorer nettement les transports collectifs de voyageurs entre la région parisienne et le Sud-Est (région Rhône-Alpes, région Provence-Côte d'Azur, région du Languedoc) ainsi que les relations ferroviaires sur la Bourgogne, la Savoie et la Suisse, moyennant un faible supplément d'investissement ;
- pallier la saturation prochaine de l'axe Paris-Lyon sur les 109 kilomètres de la ligne ne comportant que deux voies ;
- améliorer la situation financière de la S.N.C.F. grâce à une bonne rentabilité des nouveaux services.

La ligne comprendra deux voies nouvelles sur les 390 kilomètres séparant Combs-la-Ville et Sathonay et pourra être exploitée à intervalles n'excédant pas 30 minutes aux heures creuses, les performances du matériel roulant (vitesse de croisière 260 km/h) permettront d'abaisser la durée du parcours Paris-Lyon à environ deux heures. La majorité des trains pourraient poursuivre leur parcours vers Marseille, Nîmes, Montpellier, Grenoble et Saint-Etienne.

Un Conseil restreint du 5 mars 1974 consacré à l'énergie a pris la décision d'engager dès 1974 les procédures administratives préalables à la construction de la ligne nouvelle en vue d'une mise en service en 1980.

L'actualisation des études économiques et de trafic en juillet 1973 a montré que la rentabilité interne du projet direct mis au point par la S.N.C.F. était de 19 % pour un coût d'infrastructure de 1.772 millions de francs (H.T. au 1^{er} janvier 1973) et une dépense en matériel roulant de 1.232 millions de francs (88 rames à 14 millions de francs l'unité, aux mêmes conditions économiques). En tenant compte de ce que le projet doit éviter le remplacement pour un total de 440 millions de francs de matériel classique, l'investissement correspondant au projet initial de base s'élèverait ainsi à 2.564 millions de francs (H.T. au 1^{er} janvier 1973).

Enfin, dans le contexte actuel de la politique énergétique, ce sera la variante « traction électrique » qui sera visiblement retenue : le bilan en sera meilleur malgré un supplément de coût de 269 millions de francs (H.T. au 1^{er} janvier 1973).

V. — LA S.N.C.F. ET LES ÉCONOMIES ÉNERGÉTIQUES.

A un moment où les problèmes d'économie d'énergie sont tout spécialement à l'ordre du jour, il paraît nécessaire d'évoquer la question de la consommation d'énergie par les chemins de fer et d'examiner, d'une part, les économies que ceux-ci peuvent réaliser en ce domaine dans leur propre consommation et, d'autre part, celles que certains transferts du rail vers la route ou réciproquement seraient susceptibles de dégager.

Indiquons, tout de suite, que si la S.N.C.F. est un gros consommateur d'énergie, ses besoins en la matière sont cependant nettement plus réduits que ceux de la route. Pour l'année 1972, dernier exercice dont les statistiques sont connues, les consommations *globales d'énergie* de traction ramenées en équivalence de produits pétroliers, ont été les suivantes :

| | |
|-----------------|------------------------|
| — S.N.C.F. | 1,5 million de tonnes. |
| — Route | 20 millions de tonnes. |

Il est à noter que l'énergie des véhicules routiers est uniquement pétrolière tandis que le chemin de fer apparaît comme un consommateur beaucoup plus modeste de produits pétroliers puisque 70 % de l'énergie consommée par la S.N.C.F. est de l'énergie électrique dont une partie seulement est d'origine thermique (fuel ou gaz naturel).

Quant aux consommations par unité de trafic, si l'on se réfère aux études effectuées par le Conseil supérieur des transports, elles seraient en moyenne :

| | CONSOmmATIONS MOYENNES en litres d'équivalent gas-oil | |
|---|--|-------------------------------|
| | Pour 100 voyageurs- kilomètres | Pour 100 tonnes-kilomètres |
| <i>Fer</i> (ensemble du trafic voyageurs ou marchandises) | 1,6 | 1,45 |
| <i>Route</i> (voitures particulières ou camions) . | 4,5 | 5,9 |

Il s'agit là bien entendu de chiffres moyens susceptibles d'assez larges variations selon les conditions de transport et la nature des matériels utilisés. Mais, même dans les cas extrêmes, les moins favorables au fer, la consommation d'énergie du transport ferroviaire reste, en général, inférieure à celle du transport en voiture particulière ou en camion.

Les possibilités d'économie d'énergie à la S.N.C.F.

Ceci étant dit, on peut se poser la question de savoir si le chemin de fer pourrait dans son domaine propre réaliser certaines économies.

Indépendamment des mesures générales que la S.N.C.F., comme les autres grandes entreprises, est en train de mettre en œuvre pour réduire sa consommation par exemple sous la forme d'une limitation du chauffage et de l'éclairage de ses locaux techniques et administratifs, le chemin de fer a par ailleurs la possibilité de réduire sa consommation en énergie de traction et s'y emploie au fur et à mesure de la mise en œuvre de nouveaux matériels. En particulier :

- l'introduction de l'électronique de puissance (thyristors et hacheurs) à bord des locomotives et automotrices électriques permet d'assurer le démarrage et le réglage de la vitesse sans faire intervenir les rhéostats qui dissipent en calories l'énergie inutilisée : de là un gain de consommation de l'ordre de 5 %. Les mêmes moyens permettent sur les engins moteurs à courant alternatif, de retrouver, dans le freinage de récupération, une partie de l'énergie cinétique ou potentielle des trains lors des arrêts, des ralentissements ou des descentes de pentes ;
- dans les transports de marchandises, le rendement énergétique s'accroît lorsque le rapport charge/tare augmente ; les wagons à boggie qui remplacent progressivement les wagons à essieu simple amènent, de ce point de vue, un sensible progrès : en moyenne, le rapport charge/tare s'améliore de 15 % quand on passe d'un wagon ancien à essieu à un wagon moderne à boggie.

Indépendamment de ces économies résultant des améliorations techniques introduites dans le matériel, la question se pose de savoir si l'on pourrait aller plus loin, notamment en réduisant la vitesse des trains. En pratique, une telle mesure n'apporterait pas de très sensibles économies et, en revanche, amènerait, évidemment, une baisse sensible de la qualité du trafic qui provoquerait une évaporation de la clientèle du chemin de fer vers la voiture particulière ou l'avion : le coût en énergie de ce transfert serait très supérieur aux faibles économies permises par l'abaissement des vitesses ferroviaire. Un tel abaissement ne serait donc concevable que dans le cadre de très sévères restrictions

énergétiques qui entraîneraient, par ailleurs, une très forte réduction de la circulation des autres modes de transports (par exemple dans l'hypothèse d'un rationnement autoritaire des carburants).

Les conséquences énergétiques des transferts de trafic.

Etant donné les indications que nous avons fournies plus haut concernant les dépenses énergétiques par unité de trafic, on peut estimer, du moins théoriquement, que tout transfert de trafic de la voiture particulière ou du camion sur le fer apparaît comme générateur d'économie d'énergie.

A titre d'exemple, en trafic marchandises un transfert de la route sur le rail de 1 milliard de tonnes-kilomètres, effectué à plus de 300 kilomètres, se traduirait par une économie d'environ 21.000 tonnes de produits pétroliers. En trafic voyageurs, un transfert de 1 milliard de voyageurs-kilomètres de la voiture particulière sur le fer permettrait une économie de 46.000 tonnes de produits pétroliers.

Notons que ces hypothèses sont établies en tenant compte du rendement énergétique croissant du chemin de fer, une augmentation de trafic correspond à une croissance relative plus faible de la consommation d'énergie et en ne considérant, pour les voyageurs, que le cas des voitures automobiles faiblement occupées, dont seul le transfert pourrait être justifié.

En pratique, lorsque le véhicule automobile comporte une forte occupation, l'égalité a tendance à s'établir avec le rail. Ainsi, les services omnibus ferroviaires présentent une consommation moyenne à l'unité de trafic comparable à celle des autocars. Toutefois, la comparaison énergétique des deux techniques dépend fortement de la fréquentation des services : c'est ainsi que dans les banlieues des grandes villes de province un transfert de trafic de l'autocar et a fortiori de la voiture particulière sur le train économise de l'énergie tandis que, en milieu rural où les autorails sont faiblement occupés, c'est le transfert inverse du train sur l'autocar qui, généralement, économise de l'énergie.

CHAPITRE II

La R.A.T.P.

Comme pour la S.N.C.F. et en dehors de l'examen des crédits auquel nous avons procédé dans la première section du rapport, nous étudierons dans le présent chapitre quelques problèmes spécifiques à la Régie : l'évolution du trafic, la situation financière, les investissements.

I. — EVOLUTION DU TRAFIC

Le tableau suivant retrace l'évolution du trafic de la R.A.T.P. depuis 1970.

| | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 prévisions |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|--------------------|
| I. — Réseau ferré | 1.226,6 | 1.175,7 | 1.224,1 | 1.231,1 | 1.225 |
| — métro | 1.128,3 | 1.076,6 | 1.110,3 | 1.097,3 | 1.090 |
| — R.E.R. | 98,3 | 99,1 | 113,8 | 133,8 | 135 |
| * Sceaux | (54,9) | (54,3) | (56,4) | (55,6) | (55,5) |
| * Boissy - Saint - Léger | (34,0) | (34,4) | (35,7) | (35,1) | (35,5) |
| * Saint-Germain | (9,4) | (10,4) | (21,9) | (43,1) | (44) |
| II. — Réseau routier | 528,4 | 514,2 | 503,6 | 500,7 | 505 |
| — urbain | 179 | 180,8 | 172,5 | 172,2 | 178 |
| — banlieue | 349,4 | 333,4 | 331,1 | 328,5 | 327 |
| Totaux | 1.755 | 1.689,9 | 1.727,7 | 1.731,8 | 1.730 |

Ce tableau appelle les commentaires suivants :

1° Le trafic global de la Régie apparaît comme relativement stable malgré les extensions du réseau. Ainsi, la croissance globale des dépla-

cements constatée dans la région parisienne est-elle pour l'essentiel assurée par la voiture individuelle et le réseau de la S.N.C.F. L'évolution du trafic recouvre cependant plusieurs causes différentes :

- démographiques : baisse de la population de Paris *intra-muros*, entraînant une diminution de la clientèle compensée, en partie seulement, par l'accroissement de la population des communes de banlieue ;
- sociologiques : extension de la journée de travail continue et de la semaine de cinq jours, augmentation de la durée moyenne des congés annuels et du taux des Parisiens partant effectivement en vacances, développement de la télévision entraînant la chute du trafic de soirée, départs massifs des fins de semaine réduisant considérablement le trafic du samedi et du dimanche, multiplication en banlieue de centres commerciaux ;
- socio-économiques : développement rapide du parc automobile et augmentation corrélative de la densité de la circulation et des difficultés de stationnement, provoquant une diminution de la vitesse de rotation des autobus et l'irrégularité croissante des passages, d'où désaffection de la clientèle.

2° Si l'on effectue une analyse par réseaux on constate que :

- sur le réseau ferré urbain, la baisse du trafic annuel est de l'ordre de 1 % par an (importance du facteur démographique). Cependant, le trafic de pointe à l'heure la plus chargée du soir continue de croître légèrement sur la plupart des lignes de métro, malgré la saturation de la capacité de transport. Ce n'est qu'à partir de 1978, après la mise en service du tronçon central du R.E.R., du prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à Châtelet et la jonction des lignes numéros 13 et 14 que l'on peut envisager une baisse du trafic de pointe sur la plupart des lignes ;
- sur le réseau d'autobus, la tendance à la stabilité, après une longue période de décroissance continue, est due aux efforts de réhabilitation de l'autobus récemment entrepris.

II. — LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA R.A.T.P.

Le tableau ci-après retrace la situation financière prévisible de la R.A.T.P. pour l'exercice 1974 ainsi que les perspectives de l'exercice 1975.

| R.A.T.P. | 1974 (Budget révisé.) | 1975 (Prévisions.) |
|---|---------------------------------|---|
| Module d'application | 80 c et 70 c pour les C.H.T. | 80/70 : 1 ^{er} semestre 90/80 : 2 ^e semestre |
| | (En millions de francs.) | |
| I. — Dépenses : | | |
| — Personnel | 2.163 | 2.451 |
| — Impôts et taxes | 385 | 270,9 |
| — Energie et entretien | 449 | 517,1 |
| — Annuité de renouvellement | 70 | > |
| — Charges des employés et Frais financiers | 296 | 367 |
| — Autres adaptations pour : | | |
| • Amortissement et provi- sions | 30 | 26 |
| • Aléas | 10 | 25 |
| Totaux | 3.403 | 3.657 |
| II. — Recettes : | | |
| Recettes directes au trafic .. | 1.309 | 1.434 |
| — Remboursement pour tarifs réduits | 369 | 413 |
| <i>dont</i> : C.H.T. | (291) | (324) |
| — Indemnité compensatrice . | 1.356 | 1.506 |
| — Recettes accessoires | 287 | 304 |
| — Report à nouveau | 82 | > |
| Totaux | 3.403 | 3.657 |
| III. — Participation aux Charges : | | |
| — Collectivités publiques | 1.434 | 1.595 |
| <i>dont</i> : | | |
| Etat | (1.002) | (1.111) |
| Collectivités locales | (432) | (484) |
| — Versement-Employeurs ... | 2.291 | 324 |
| Totaux | 3.725 | 1.919 |

(a) Les dépenses de renouvellement pour 1975, soit 270 millions de francs H.T. doivent être couvertes par le reliquat du Versement-Transport.

III. — LES INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P.

Les investissements effectués par la R.A.T.P. au cours de l'exercice 1974 et ceux qui doivent être poursuivis en 1975 portent sur les opérations suivantes :

1° *Le R.E.R.*

- Tronçon central Auber-Nation.

- poursuite des travaux du souterrain entre l'Opéra et la Nation et de la construction des stations Châtelet et Gare de Lyon ;
- mise en service prévue pour la fin de 1977.

- Ligne de la Vallée de la Marne.

- construction des tunnels et de la tranchée couverte de Fontenay-sous-Bois et début de la construction des stations Noisy-I et Val-de-Fontenay ;
- mise en service jusqu'à la station Noisy-I est prévue également pour la fin de 1977.

- Prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à Châtelet.

- les travaux se poursuivent à la station Luxembourg et pour le passage sous la Seine ;
- mise en service prévue pour 1978.

2° *Le métro urbain.*

- Ligne n° 8.

En 1974, a été achevé le prolongement et la mise en service de deux nouvelles stations Créteil—Universitaire et Créteil—Préfecture—Hôtel-de-Ville.

- Jonction des lignes n° 13 et 14.

Les travaux sont poursuivis sur la section Miromesnil—Champs-Elysées—Invalides avec traversée de la Seine.

La mise en service du tronçon Miromesnil—Champs-Elysées est prévue pour 1975 et celle du tronçon Champs-Elysées—Invalides pour 1977.

- Prolongement de la ligne n° 13.

Les travaux de construction de la section Carrefour-Pleyel—Saint-Denis—Porte de Paris et Basilique sont en cours. La mise en service de ce prolongement est prévue pour 1977.

- Prolongement de la ligne n° 14.

Sont en cours les travaux de la section Porte de Vanves—Châtillon-I dont la mise en service est prévue pour 1976.

3° Modernisation du réseau ferré.

- Matériel roulant.

Le mois de juillet 1974 a vu la mise en service de matériel moderne sur pneumatique sur la ligne n° 6.

Par ailleurs, ont été effectuées en 1974 et seront poursuivies en 1975 un certain nombre d'opérations destinées à améliorer le service dans les stations ainsi que l'achèvement de l'équipement des péages automatiques.

4° Le réseau routier.

Concernant le réseau routier, 1974 a vu la commande de 240 autobus standard et de 10 véhicules à moteur arrière.

**

Les tableaux ci-après récapitulent pour 1974 le montant de ces investissements et indiquent les conditions de leur financement.

| | PREVISIONS 1974 | |
|--|-------------------------------|------------------------|
| | AUTORISATIONS de programme | CREDITS de paiement |
| | (En millions de francs.) | |
| I. — Extension du réseau ferré | 765,65 | 524,10 |
| II. — Accroissement de capacité | 201,60 | 192,50 |
| III. — Automatisation des réseaux | 73,40 | 133,70 |
| IV. — Modernisation et gros entretien | 244 | 208 |
| V. — Commandes de matériel roulant | 361,55 | 278,70 |
| Total H.T. | 1.646,20 | 1.337 |
| Total T.T.C. | 1.916 | 1.561 |

| | 1974 |
|---|--------------------------|
| | (En millions de francs.) |
| I. — Ressources propres : | |
| — T.V.A. récupérée | 224 |
| — Annuité de renouvellement | 260 |
| — Divers | » |
| II. — Subventions d'équipement : | |
| — Etat | 176,4 |
| — District | 182,4 |
| — Tiers et divers (1) | » |
| III. — Emprunts : | |
| — F.D.E.S. | 280 |
| — District | 65 |
| — Marché financier | 369,2 |
| IV. — Prélèvement sur le fonds de renouvellement | 4 |
| Totaux | 1.561 |

(1) Dont Versement Transport employeur.

Pour 1975 le total des investissements prévus se décomposent comme suit :

a) *Extension du réseau ferré.*

Le montant des autorisations de programme s'élève à 746,75 millions de francs. Le tableau ci-après en indique la répartition :

| OPERATIONS | AUTORISATIONS de programme | |
|------------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| | Total | Participation de l'Etat |
| | (En millions de francs.) | |
| 1° en cours : | | |
| <i>R.E.R. :</i> | | |
| — Etudes et reconnaissances | 29,60 | 5,20 |
| — Boissy-Saint-Léger | 0,90 | » |
| — Auber-Nation | 200 | 72,50 |
| — Marne-la-Vallée | 163 | 48,90 |
| — Sceaux-Châtelet | 195 | 58,50 |
| <i>Réseau urbain :</i> | | |
| — Etudes et reconnaissances | 5,50 | 3,30 |
| — Jonction 13-14 | 10,75 | 3,20 |
| — Ligne n° 13 à Saint-Denis | 26 | 7,80 |
| — Ligne n° 14 à Châtillon 2 | 26 | 7,80 |
| 2° Nouvelles : | | |
| — Ligne n° 13 bis à Asnières | 90 | 27 |
| Totaux | 746,75 | 234,20 |

b) Accroissement de capacité.

Le montant des autorisations de programme inscrites à ce titre s'élève à 144,05 millions de francs. Elles concernent l'accroissement de la capacité des lignes, les accès et les correspondances entre le métro urbain et les gares S.N.C.F. ainsi que la station du métro régional Châtelet.

c) Automatisation des réseaux.

Ce titre regroupe un ensemble d'autorisations de programme qui s'élève à 78,90 millions de francs relatives, pour le métro urbain, à l'automatisation du mouvement des trains et à l'installation de péages automatiques et, pour le réseau routier, au contrôle du mouvement des autobus.

d) Matériel roulant.

Le montant des autorisations de programme prévues s'élève à 462,40 millions de francs et se rapportent aux commandes concernant aussi bien le métro régional (matériel roulant destiné à la ligne de Marne-la-Vallée et un élément de présérie de matériel bicourant apte à l'interconnexion des réseaux S.N.C.F./R.A.T.P.), le métro urbain

(matériel moderne pour les lignes n^{os} 9, 12, 5 et matériel dit de « 2^e génération » destiné à l'équipement futur des lignes n^{os} 8, 13, 14) que le réseau routier (commande de 250 autobus à gabarit normal destiné à remplacer les derniers autobus de type ancien).

Le plan de financement de l'ensemble de ces investissements est récapitulé dans le tableau ci-après :

| | MILLIONS de francs |
|---|-----------------------|
| I. — Besoins : | |
| — Investissements, T.T.C. | 1.622 |
| — T.V.A. à récupérer | 220,65 |
| Total H.T. | 1.401,35 |
| II. — Ressources : | |
| A. — Annuité de renouvellement et versement de transport | |
| — versement de transport affecté au renouvellement | 270 |
| — versement de transport affecté à l'établissement | 55 |
| Total | 325 |
| B. — Ressources à caractère définitif : | |
| — subvention de l'Etat | 171,20 |
| — subvention du District | 210,70 |
| Total | 381,90 |
| C. — Emprunts : | |
| — F.D.E.S. | 280 |
| — prêts du District | 93 |
| — marché financier | 321,45 |
| Total | 694,45 |
| Total général | 1.401,35 |

CHAPITRE III

La construction de lignes de métro en province.

Deux lignes de métro sont à l'heure actuelle en construction en province, celle de Lyon et celle de Marseille.

1° ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.

a) *Métro de Lyon.*

Aucun retard n'est jusqu'ici enregistré par rapport au programme. L'état d'avancement des travaux commencés fin 1973 est, à l'heure actuelle, le suivant :

Génie civil :

- Déplacement de réseaux réalisé à 65 % (fin prévue pour le milieu 1975) ;
- Tunnels : deux tronçons totalisant 400 mètres, vitesse d'avancement 50 mètres par semaine ;
- Stations : Part-Dieu : achevée ; Perrache : en cours d'achèvement ; Bellecour : terrassement terminé ; Hôtel de Ville : terrassement en cours.

Equipements :

Les premières réalisations doivent commencer d'ici à la fin de l'année (équipements des ateliers pour essais, début de la fabrication des voies).

Matériel roulant :

Le prototype est en cours de fabrication et doit être terminé au milieu de l'année 1975. La construction du matériel de série doit commencer en 1976 après les essais du prototype.

L'ensemble des travaux doit être achevé à la fin de l'année 1977 et la ligne ouverte au public en mai 1978 à l'issue des essais sans voyageurs.

b) *Métro de Marseille.*

Génie civil :

Presque tous les chantiers du Génie civil sont ouverts à l'heure actuelle, les derniers le seront d'ici à la fin de l'année. Il n'y a pas jusqu'à présent de retards à enregistrer.

Matériel roulant :

La commande du matériel roulant est passée depuis novembre 1973. Les études de conception sont maintenant achevées et les études d'exécution le sont presque. La construction proprement dite doit commencer d'ici la fin de l'année et les livraisons des trains devraient s'échelonner de juin 1976 à mai 1977.

Equipements :

Une partie des marchés concernant l'installation électrique a déjà été signée, les autres marchés le seront ainsi que ceux concernant les voies avant la fin de l'année. Les marchés de construction des ateliers, des escaliers mécaniques, des appareils de péage ainsi que celui de la ventilation seront conclus en 1975.

La mise en service de la première ligne du métro de Marseille doit avoir lieu au printemps 1976 pour la section La Rose-Saint-Charles et à la fin 1977 pour l'ensemble de la ligne.

2° LE FINANCEMENT.

Compte tenu de l'incertitude qui règne à l'heure actuelle sur le taux de hausse des prix pour les années à venir, le plan de financement de la construction des métros de Lyon et de Marseille est présenté ci-dessous en francs 1972, année du lancement des deux concours.

Les chiffres indiqués ne représentent que des prévisions, tous les éléments n'étant pas connus avec précision en particulier :

- la date de la récupération de la T.V.A. sur les travaux ;
- l'utilisation du versement transport.

Les subventions de l'Etat pour la réalisation de la première ligne des métros de Lyon et Marseille ont été respectivement fixées à 200 millions de francs et 210 millions de francs en 1972. Ces montants ont été calculés sur la base de « dépenses subventionnables », comprenant les travaux de Génie civil et certains équipements fixes et incluant une hausse des prix de 2,5 % par an. Le taux de subvention par rapport à la dépense subventionnable prise en compte en 1972 est d'environ 40 %.

Ces subventions sont forfaitaires ; elles sont révisables uniquement en fonction des hausses des prix excédant 2,5 % par an. Compte tenu des hausses actuellement estimées les montants des subventions devraient atteindre (en francs courants) environ 245 millions de francs pour Lyon et 255 millions de francs pour Marseille.

Les deux tableaux ci-après résument les plans de financement des deux métros.

Métro de Lyon.

| MILLIONS DE FRANCS Valeur 1972 | PRIX de base H.T | SOMME à valoir | TOTAL H.T. | FINANCEMENT | | |
|---|------------------------|-------------------|---------------|-------------|----------------------------|------------------|
| | | | | Etat | Commu- nauté urbaine | Départe- ment |
| (En millions de francs.) | | | | | | |
| Dépenses subventionnables : | | | | | | |
| infrastructure + certains équi- pements fixes | 546 | 90 | 636 | 200* | 218 | 218 |
| Matériel roulant + équipements fixes non subventionnables | 161 | 21 | 182 | » | 91 | 91 |
| Totaux | 707 | 111 | 818 | 200 | 309 | 309 |

* Pour un montant de dépenses subventionnables estimé en 1972 à 455 millions de francs.

Métro de Marseille.

| MILLIONS DE FRANCS Valeur 1972 | TOTAL H.T. | FINANCEMENT | | |
|---|---------------|--------------------------|-----------------------|------------------|
| | | Etat | Ville de Marseille | Dépar- tement |
| | | (En millions de francs.) | | |
| Dépense subventionnable : in- frastructure + certains équi- pements fixes | 478 | 210 | 215 | 53 |
| Matériel roulant + équipements fixes non subventionnables .. | 117 | > | 94 | 23 |
| Totaux | 595 | 210 | 309 | 76 |

Le financement de la part locale doit être facilité par la mise en place de prêts de la Caisse des dépôts et consignations d'une durée de vingt-cinq à trente ans. Le remboursement de ces emprunts pourra s'effectuer à l'aide du versement transport à la charge des employeurs qui a été institué à Lyon et à Marseille en application de la loi du 11 juillet 1973.



CHAPITRE IV

Les transports urbains dans les agglomérations de province.

Il résulte d'études qui ont été faites récemment par l'administration concernant les transports urbains dans les agglomérations de province que l'évolution de leurs résultats peut se caractériser schématiquement par un déséquilibre d'exploitation tenant essentiellement aux causes ci-après :

- une constante diminution de la clientèle ;
- une image de marque médiocre des transports en commun par suite d'une mauvaise adaptation du matériel roulant ;
- les difficultés rencontrées par les exploitations pour adapter leurs cadres juridique et comptable à cette situation déficitaire chronique ;
- une augmentation des coûts kilométriques sous l'influence des difficultés croissantes de circulation.

a) La diminution de la clientèle.

Dans l'ensemble depuis 1965 environ on constate une diminution du trafic des transports en commun avec, bien entendu, certaines exceptions. Ce sont du reste les réseaux des villes les plus importantes qui ont les premiers commencé à souffrir de cette situation. D'une manière générale on peut considérer que depuis dix ans ce trafic est en baisse. Toutefois, la diminution très sensible au départ — de l'ordre de moins 3 à 4 % chaque année — a tendance à être maintenant plus lente. On peut donc considérer que les efforts accomplis jusqu'à présent ont permis d'aboutir à un freinage de l'évolution mais nullement à un renversement de la tendance.

b) La situation du matériel roulant.

Dans l'ensemble le matériel roulant des transports en commun de province est peu satisfaisante. D'une part il est extrêmement hétérogène, ce qui complique l'exploitation et l'entretien tout en maintenant des

coûts élevés de fabrication qui ne peuvent bénéficier des prix de grande série. Des efforts ont sans doute été faits au cours des trois dernières années pour mettre en service un autobus standard basé sur le type R.A.T.P. mais ils sont loin, dans beaucoup de villes de province, d'avoir donné entièrement satisfaction. Ce type d'autobus n'est pas toujours, en effet, bien adapté pour la desserte de certaines relations, notamment dans le centre des agglomérations. Il y a certainement encore bien des efforts à faire si l'on veut arriver à obtenir un type de véhicule à la fois suffisamment attrayant pour dissuader l'usager de l'emploi de la voiture individuelle et qui satisfasse aux contraintes de dimension, de maniabilité et de pollution de l'environnement qui sont la préoccupation des collectivités.

c) L'inadaptation des structures juridiques.

Le système juridique sur lequel est basé l'exploitation de la plupart des réseaux n'est plus du tout adapté à une gestion qui, quoi qu'on fasse, s'annonce perpétuellement déficitaire. Même, dans certains cas, le petit équilibre, c'est-à-dire celui obtenu sans tenir compte des dépenses de renouvellement, ne peut plus être atteint. Par conséquent, au moins dans les grandes villes, on doit se résigner à admettre que les transports urbains représenteront à l'avenir pour les collectivités une charge lourde et perpétuelle, car il ne paraît plus possible en général d'espérer atteindre l'équilibre d'exploitation au moyen d'augmentations tarifaires. Il faudrait, pour qu'il en soit autrement, que les transports en commun connaissent un développement considérable ce qui supposerait une disparition quasi totale ou tout au moins une très forte réduction des transports privés. On n'en est pas là. Les transports en commun urbains deviennent donc systématiquement des services publics déficitaires, alors même qu'aucune critique ne peut être apportée à leur gestion. Dans ces conditions, il est souhaitable que des ressources publiques puissent leur être affectées ; l'institution du versement des transports est certainement un pas intéressant fait dans cette voie.

d) Les difficultés de la circulation.

Les expériences de promotion des transports en commun tentées dans certaines grandes agglomérations ont montré qu'il était nécessaire d'adopter certaines mesures, sans doute au départ peu populaires, en vue de donner la priorité à ces transports pour l'utilisation de la voirie. Par ailleurs, une fois ces mesures prises, il faut que les municipalités concernées puissent disposer d'importants moyens de police pour faire respecter cette priorité. On doit à ce propos, se demander s'il ne conviendrait pas de recruter un corps de police spécialisé pour assurer

un contrôle très strict des interdictions de stationnement et la répression des infractions, les services normaux de police étant, en général, beaucoup trop absorbés par leurs autres tâches pour avoir une action efficace en ce domaine.

Ces mesures, une fois adoptées, on peut raisonnablement espérer aboutir à une intéressante amélioration du rendement des transports en commun de surface. A partir du moment où les autobus peuvent réaliser une vitesse moyenne correcte, avec le même parc et le même personnel, les rotations s'accroissent ce qui entraîne automatiquement une augmentation des fréquences de passage. Or, les deux qualités primordiales que les usagers sont en droit d'attendre de tout service public de transports urbains sont précisément une attente réduite aux points d'arrêt et des trajets suffisamment rapides. Une amélioration sur ces deux points de la qualité du service doit aboutir au transfert vers le transport public d'un pourcentage croissant de voyageurs.

A ce propos, l'exemple de la R.A.T.P. permet de tirer d'intéressants enseignements, notamment en ce qui concerne l'expérience des lignes-pilotes lancée à partir du mois de juin 1973.

Dans l'ensemble, les résultats sont les suivants :

- une surveillance efficace des couloirs a permis de réduire de 9 à 5 le nombre de véhicules en stationnement illicite par kilomètre de couloirs ;
- la vitesse des véhicules a augmenté de 10 % ;
- le nombre de retards supérieurs à quinze minutes a diminué de 20 %.

Quant à l'augmentation du trafic, elle a été progressive par rapport aux périodes comparables de 1972. Elle atteignait, à la fin de 1973, 4 % pour l'ensemble du réseau urbain et 6 % pour les seules « lignes pilotes ». Elle s'est accélérée à partir du début de janvier 1974, avant même que les effets du renchérissement des produits pétroliers ne se fassent sentir, pour atteindre actuellement 6 % pour le réseau et plus de 8 % pour les seules lignes-pilotes.

Compte tenu de l'évolution enregistrée au cours des années précédentes, c'est-à-dire une diminution du trafic de près de 2 % par an, le trafic du réseau urbain s'avère donc déjà supérieur de 8 % environ (et celui des « lignes-pilotes » de plus de 10 %) à ce qu'il serait devenu si la dégradation s'était poursuivie au rythme antérieur.

Ces constatations sont encourageantes et il est certain que le développement des couloirs d'autobus joints aussi à une modernisation des parcs de matériel devraient redonner aux transports en surface une place prépondérante dans l'économie urbaine.

CHAPITRE V

Le problème général des transports de banlieue.

I. — BANLIEUE PARISIENNE.

Les améliorations récentes réalisées dans la banlieue parisienne portent à la fois sur l'amélioration de la qualité de service sur le réseau existant et sur l'extension de la desserte de la banlieue assurée par la S.N.C.F., le R.E.R., les prolongements du métro en banlieue et le réseau d'autobus.

a) *Amélioration du réseau existant :*

Sur le *réseau S.N.C.F.*, les projets en cours de réalisation portent sur l'augmentation des fréquences, l'amélioration du confort et l'accessibilité des gares.

L'objectif poursuivi est d'assurer sur chaque ligne :

- aux heures de pointe, un ou deux trains tous les quarts d'heure ;
- aux heures creuses, un train par quart d'heure jusqu'à 15 kilomètres de Paris, limite de la banlieue dense, un train par demi-heure jusqu'à 30 kilomètres, un train par heure au-delà.

Ces améliorations doivent être obtenues par :

- l'achèvement de l'électrification des lignes de banlieue. Celle-ci a été récemment complétée par celle des lignes de Paris-Est, Villiers-sur-Marne, Gretz et Tournan ; 98 % du trafic est maintenant assuré par le réseau électrifié ;
- l'augmentation et la modernisation du parc. Le tableau ci-après résume cette modernisation.

| | AUTOMOTRICES remorques | VOITURES | TOTAL |
|------------|---------------------------|----------|-------|
| 1953 | 719 | 1.201 | 1.920 |
| 1972 | 1.428 | 1.222 | 2.650 |

Ajoutons que la mise en service de voitures à étages doit permettre d'augmenter le confort et la capacité en particulier sur les sections à fort trafic.

— L'accessibilité des gares : dans les grandes gares parisiennes (Saint-Lazare, gare du Nord, gare de l'Est) se poursuivent l'amélioration des liaisons avec le métro, l'installation d'escaliers mécaniques et de passages souterrains, la distribution automatique des billets. Une mention particulière doit être faite de l'aménagement d'ensemble récemment décidé des accès de la gare Saint-Lazare. En banlieue, de nouvelles gares ont été ouvertes en 1974 (Val-Fontenay, les Boullereaux, Champigny, Les Yris, Noisy-le-Grand).

Sur le *réseau R.A.T.P.* un nouveau matériel de métro adapté aux dessertes de banlieue, à performances améliorées (vitesse maximale 100 km/h, meilleure étanchéité, ventilation, et chauffage) a été étudié en vue de commandes prochaines.

Enfin, en ce qui concerne le réseau d'autobus, après la modernisation complète du parc, des actions sont entreprises pour assurer des priorités de circulation par couloirs réservés (analogues à celles obtenues dans Paris). Un premier plan portant sur 70 kilomètres est en cours de réalisation.

b) *Les extensions du réseau de banlieue.*

Les opérations en cours sont (avec leur date de mise en service) :

- prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à Châtelet (1978) ;
- R.E.R. Marne-la-Vallée (Noisy-le-Grand) (fin 1977) ;
- Aulnay-Aéroport de Roissy (1976) ;
- Antenne de la ville nouvelle d'Evry (fin 1975) ;
- desserte de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines (fin 1974) ;
- desserte de la ville de Cergy-Pontoise (1978) ;
- prolongement de la ligne de métro n° 8 à Montmesly (fin 1974) ;

- prolongement de la ligne de métro n° 13 à Saint-Denis-Basilique (1976) ;
- prolongement de la ligne de métro n° 1 à Châtillon (1976).

Les mesures préliminaires prises au Châtelet et à la gare de Lyon préparent, avec le projet d'interconnexion de l'axe nord-sud et est-ouest du réseau régional une amélioration de grande envergure des transports de banlieue.

II. — PROVINCE.

a) *La S.N.C.F.*

L'importance des infrastructures ferroviaires existantes peut permettre à la S.N.C.F. de jouer un rôle important dans la desserte des zones de banlieue de certaines grandes agglomérations. Beaucoup de collectivités locales en ont pris conscience et des études sont menées en ce sens, notamment dans les agglomérations où des possibilités nouvelles de financement sont ouvertes avec l'institution du versement de transport que nous évoquerons plus loin.

Sont actuellement en service et rencontrent un succès certain les dessertes cadencées de « Métrolor » et durant l'été de « Métrazur » entre Cannes et Menton. La mise en service des nouvelles dessertes cadencées pourrait être facilitée par la conclusion de conventions passées entre les collectivités locales intéressées et la S.N.C.F.

Dans cet ordre d'idées, sont à l'étude des projets intéressants les agglomérations de Lille, Strasbourg, Lyon, Saint-Etienne, Grenoble, Marseille, Nantes et Rouen.

b) *Les transports routiers.*

La nécessité d'assurer une bonne desserte de leurs zones de banlieue par les transports collectifs routiers, apparaît comme un objectif prioritaire à un nombre croissant de grandes agglomérations de province. Là également l'institution du versement de transport doit permettre aux agglomérations de plus de 300.000 habitants (celles où se posent les problèmes les plus importants) de trouver les moyens financiers d'améliorer de façon sensible leur desserte suburbaine.

CHAPITRE VI

Le versement de transport.

Au cours des chapitres précédents nous avons été amenés, à diverses reprises, à évoquer le versement de transport à la charge des employeurs et le rôle important qu'il est susceptible de jouer à l'avenir dans le financement des transports publics urbains. Nous pensons donc qu'il est utile, pour terminer, de faire le point des résultats obtenus jusqu'ici en ce domaine.

I. — RÉGION PARISIENNE

Rappelons que la loi n° 71-559 du 12 juillet 1971 a assujéti à compter du 1^{er} septembre 1971, à un versement au maximum égal à 2 % du montant des salaires, dans la limite du plafond de la Sécurité sociale, les employeurs occupant plus de 9 salariés à Paris et dans les départements limitrophes (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) et a prévu l'affectation de son produit, en priorité, à la compensation des pertes de recettes résultant des réductions tarifaires consenties aux salariés par des entreprises de transport en commun de la région parisienne et, pour le surplus, au budget d'équipement de ces dernières.

Le tableau ci-après donne les résultats 1971, 1972, 1973, ainsi que les prévisions pour 1974 concernant ce versement.

| | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 (Prévisions.) |
|---|--------------------------|------|------|-----------------------|
| | (En millions de francs.) | | | |
| Produit net | 245 | 840 | 930 | 1.040 |
| Compensation des réductions tarifaire | 189 | 575 | 597 | 641 |
| — R.A.T.P. | 83 | 273 | 290 | 291 |
| — S.N.C.F. | 106 | 302 | 296 | 350 |
| — autres entreprises .. | » | » | 11 | |
| Reliquat | 56 | 255 | 333 | 399 |

Le reliquat du versement a été employé dans les conditions ci-après :

a) *Exercices 1971, 1972 et 1973.*

Sur le reliquat disponible pour les investissements, après réservation d'un fonds de roulement de 100 millions de francs, soit 544 millions de francs, une partie (400 millions de francs) a été répartie entre la R.A.T.P. et la S.N.C.F. et utilisée comme suit :

R.A.T.P. : 200 millions de francs dont :

- 30 millions de francs affectés au compte de renouvellement ;
- 170 millions de francs au compte d'investissement 1973.

S.N.C.F. : 200 millions de francs dont :

- 170 millions de francs au compte d'amortissement (74 millions de francs en 1972 et 96 millions de francs en 1973) ;
- 30 millions de francs affectés en 1973 au compte investissement selon un programme complémentaire d'amélioration des accès de gares décidé par le syndicat des transports parisiens.

b) *Exercices 1974.*

380 millions de francs ont été affectés à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. et réparti comme suit :

- 190 millions de francs R.A.T.P. ;
- 190 millions de francs S.N.C.F.

La R.A.T.P. a affecté intégralement sa part au compte d'annuité de renouvellement.

La S.N.C.F. a affecté :

- 88 millions de francs à son compte d'amortissement ;
- 102 millions de francs au compte d'investissement pour le financement des opérations suivantes :
 - Gare de Lyon : 19 millions de francs ;
 - Gare Saint-Lazare : passage souterrain piétons : 13 millions de francs ;
 - Antenne de Roissy : 70 millions de francs.

Enfin, les entreprises membres de l'Association professionnelle des transporteurs routiers (A.P.T.R.) admises à participer au bénéfice du reliquat du versement des employeurs ont reçu, pour les années 1971 et 1974 incluses, un montant global de 9 millions de francs utilisé dans les programmes suivants :

| | | | | |
|--|-----|---------|----|--------|
| — Gare routière de Boissy-Saint-Léger .. | 1,3 | million | de | francs |
| — Gare routière de St-Germain-en-Laye . | 3,2 | » | | » |
| — Gare routière de Créteil-l'Echat | 2 | » | | » |
| — Réserve pour autres opérations | 2,5 | » | | » |

II. — PROVINCE.

La loi n° 73-640 du 11 juillet 1973 a étendu aux communes, communautés urbaines ou syndicats compétents pour l'organisation des transports en province et d'une population supérieure à 300.000 habitants, à compter du 1^{er} janvier 1974 un versement à la charge des employeurs, analogue à celui en vigueur dans la région parisienne.

Les neuf agglomérations concernées, au moment du vote de la loi, ont toutes à ce jour institué ce versement. De plus, un syndicat de transport vient d'être créé à Rouen qui entre ainsi dans le champ d'application de la loi. Le versement de transport y sera vraisemblablement institué sous peu, comme il pourrait l'être à Nantes et Toulon si un établissement public de regroupement y était créé. Le tableau ci-dessous indique les taux qui ont été retenus dans les neuf agglomérations ainsi que pour chacune d'entre elles le produit que devrait rapporter le versement transport en 1974.

| AGGLOMERATIONS | AUTORITE ayant institué le V.T. | DATE d'effet | TAUX % | PRODUIT NET attendu en 1974 (a) (En millions de francs.) |
|---------------------|---|-----------------------|-----------|--|
| Lyon | Syndicat des transports en commun de la ré- gion lyonnaise. | 1 ^{er} -1-74 | 0,75 | 49 |
| Marseille | Commune. | 1 ^{er} -1-74 | 1,50 | 70 |
| Lille | Communauté urbaine. | 1 ^{er} -5-74 | 0,75 | 28 |
| Bordeaux | Communauté urbaine. | 1 ^{er} -1-74 | 0,75 | 17 |
| Toulouse | Syndicat. | 1 ^{er} -1-74 | 0,91 | 25 |
| Strasbourg | Communauté urbaine. | 1 ^{er} -1-74 | 0,8 | 13 |
| Grenoble | Syndicat. | 1 ^{er} -1-74 | 1 | 16 |
| Nice | Commune. | 1 ^{er} -1-74 | 1 | 24 |
| Saint-Etienne | Syndicat. | 1 ^{er} -6-74 | 0,60 | 5 |

(a) Le produit net du versement transport est calculé déduction faite des remboursements aux entreprises pour les salariés dont elles assurent le transport ou qu'elles logent sur place.

Bien que l'affectation des sommes à percevoir en 1974 n'est pas encore définitivement faite dans la plupart des cas, il est possible de définir dès maintenant les catégories d'emploi du produit du versement transport :

1° *Compensation des réductions tarifaires accordées aux salariés sur les réseaux urbains et suburbains.* Ces derniers comprennent tout d'abord la S.N.C.F. pour laquelle dans chaque agglomération un arrêté définit les services admis à bénéficier de cette compensation.

De même, il est prévu que les collectivités ou établissements publics locaux pourront passer avec les transporteurs interurbains assurant la desserte suburbaine de l'agglomération des conventions pour leur compenser les réductions tarifaires accordées aux salariés. Ces conventions pourront s'inspirer plus ou moins directement de celles que le syndicat des transports parisiens a conclues avec les entreprises membres de l'Association professionnelle des transporteurs routiers.

2° *Financement d'investissements destinés aux transports en commun.* Il peut s'agir, soit de financements directs, soit de remboursements d'annuités d'emprunts contractés à cet effet, par exemple pour la construction de lignes de transport en site propre, comme c'est le

cas à Lyon, Marseille et bientôt à Lille, où vient d'être décidée, ainsi que nous l'avons vu, la construction d'une première ligne de métro.

3° *Amélioration des services existants.* Les transports de surface continueront à jouer un rôle prépondérant dans les neuf agglomérations ayant institué le versement, même dans celles qui envisagent la réalisation à court ou moyen terme de lignes de transports en site propre. Les améliorations envisagées peuvent consister en des créations de nouveaux services, des extensions de lignes en périphérie, des accroissements de fréquence ou encore des modernisations de matériel roulant, des améliorations dans l'information des usagers, etc.

*
**

L'institution du versement transport dans les grandes agglomérations de province donne, en définitive, à celles-ci les moyens financiers d'accroître leur effort en faveur des transports collectifs et par là même de définir une politique des transports au niveau de l'agglomération tout entière, en collaboration avec l'ensemble des transporteurs concernés (réseau urbain, transporteurs interurbains, S.N.C.F.).

AUDITION DE M. CAVAILLÉ SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS

Votre Commission des Finances a procédé, le 5 novembre 1974, à l'audition de M. Cavaillé, Secrétaire d'Etat aux Transports.

Celui-ci, après avoir exposé les grandes lignes du projet de budget des Transports pour 1975, a répondu aux questions qui lui ont été posées par un certain nombre de commissaires.

Répondant tout d'abord à M. Pierre Brousse, à M. Monory et à votre Rapporteur spécial quant aux disparités de situation existant en matière d'aide de l'Etat aux Transports urbains entre la région parisienne et la province, M. Cavaillé a reconnu qu'il s'agissait d'un problème important. En pratique, si l'Etat apporte une aide aussi substantielle à la région parisienne, c'est qu'étant donné son étendue, les distances y sont en moyenne beaucoup plus grandes qu'en province.

Plus de 50 % des salariés de la région parisienne utilisent les transports en commun contre 15 à 20 % en province. Par ailleurs, si l'aide aux transports parisiens est importante en volume, étant donné la masse des personnes transportées, elle est, en valeur relative, limitée : 8 centimes au voyageur/kilomètre, à comparer aux 18 centimes des services omnibus.

Abordant la question d'ensemble des transports urbains, le Secrétaire d'Etat a précisé qu'il convenait, à son avis, d'encourager très sérieusement les transports collectifs. On pourrait y parvenir en augmentant fortement le prix de l'essence, mais ce serait instituer un rationnement par l'argent auquel le Gouvernement répugne. Dans ces conditions, il faudra avoir recours à d'autres moyens qui, du reste, sont pour une large part de la compétence des administrateurs locaux : renforcer et surtout faire respecter les interdictions de stationner, créer des couloirs réservés, etc. Mais si l'on veut réaliser un véritable transfert du transport individuel vers le transport collectif, il faut également que ce dernier offre aux usagers des qualités de rapidité et de confort suffisantes, ce qui pose fatalement des problèmes financiers.

On assiste déjà à l'heure actuelle en province à une promotion du transport en commun qui pose, avec une acuité accrue, la question de l'aide du budget général.

En fait, deux solutions peuvent être envisagées pour régler ce problème à l'avenir.

On peut, soit adopter pour les grandes villes de province un système analogue à celui qui fonctionne à Paris, soit repenser globalement le problème des transports urbains et de leur déficit et rechercher la solution qui permettrait de dégager l'Etat de la responsabilité financière de l'exploitation des transports urbains.

Ce sont des questions qui sont, à l'heure actuelle, à l'étude et il convient notamment d'attendre les résultats que donnera la réunion prévue, sur ce sujet, avec les maires des grandes villes. Mais en tout état de cause, il existera des déficits dont la couverture posera de sérieux problèmes. Dans l'impossibilité d'imposer, en général, des tarifs suffisants aux usagers, il faudra avoir recours à des aides extérieures, telles que la participation des employeurs. A l'heure actuelle, est déjà étudiée la possibilité d'étendre cette participation aux villes de 100.000 habitants.

Abordant alors le problème de la nouvelle ligne Paris-Lyon qui avait été soulevé par M. Pierre Brousse et votre Rapporteur spécial, le Secrétaire d'Etat a indiqué que l'on espérait pouvoir la mettre en service en 1980, non au moyen de turbotrains, mais à l'aide de rames électriques, ceci pour des raisons d'économie énergétique évidentes. Dès 1974, seront lancées les procédures administratives nécessaires pour l'acquisition des terrains.

A M. Coudé du Foresto qui l'interrogeait sur le déficit éventuel de cette nouvelle ligne, sur la fréquence des retards des trains, sur la fermeture des lignes secondaires, sur l'abandon du moteur linéaire, le Secrétaire d'Etat a indiqué tout d'abord que plus une ligne était parcourue par des circulations rapides, plus elle était rentable. Pour la nouvelle ligne Paris-Lyon, on escompte une rentabilité d'au moins 15 %. Concernant les irrégularités d'horaires, il a reconnu que la qualité du service avait effectivement tendance à se dégrader ; la raison en est principalement que les horaires de nombreux trains sont extrêmement tendus et que les ralentissements imposés, notamment par les travaux d'entretien, peuvent difficilement être récupérés ; il en résulte des retards à l'arrivée auxquels il paraît bien difficile de remédier.

Concernant la fermeture de lignes secondaires, il a rappelé qu'au départ avait été prévue la fermeture de 10.000 kilomètres de petites lignes et qu'au 1^{er} juillet 1974, 7.500 kilomètres de lignes seulement avaient été fermés à la circulation. Pour le moment, il a été décidé de figer la situation présente et de suspendre toute nouvelle fermeture, mais ceci entraîne un déficit supplémentaire qui doit être pris en charge par le budget général.

La décision définitive en matière de fermetures de lignes a été renvoyée à l'établissement des schémas régionaux de transport, schémas qui ont pour but d'organiser rationnellement les transports collectifs dans chaque région.

Quant au moteur linéaire, il a été à la fois imprudent et trop ambitieux de le lier au départ à la construction de la ligne d'aérotrain Cergy-Défense ; ce moteur n'est pas encore au point, mais les études sont poursuivies et aboutiront certainement, dans un avenir pas trop éloigné, à une situation satisfaisante. L'aérotrain, pour sa part, n'est pas condamné dans son principe mais le site choisi était mauvais : coût trop élevé des investissements dans une zone fortement urbanisée, nombre trop faible de stations afin de bénéficier des possibilités de grandes vitesses de ce mode de transport.

On recherche un autre site valable,

M. Fortier a, pour sa part, regretté que l'on n'ait pas cherché à réaliser par ce mode de transport la liaison Orly-Roissy. Comme votre Rapporteur, il suggère d'étudier la liaison Marseille-Fos.

Concernant la construction du tunnel sous la Manche qui avait fait l'objet de questions de la part d'un certain nombre de commissaires, le Secrétaire d'Etat a indiqué que le projet de loi portant approbation de la convention était déposé devant le Sénat et que l'entrée en service de l'ouvrage était prévue pour 1980.

Répondant plus spécialement à M. Maurice Schumann qui s'était inquiété des conditions de travail sur le chantier, il a indiqué que la sécurité faisait l'objet d'une réglementation très stricte dont l'inspection du travail était chargée de vérifier l'application, mais que, quoi qu'on fasse et quelle que soit la perfection des moyens techniques employés, il faut s'attendre à toujours trouver des conditions de travail difficiles dans le percement de galeries de cette importance. Quant à la construction d'une nouvelle voie ferrée Paris-Nord en liaison avec la construction du tunnel, le tracé n'en est pas encore arrêté.

*
**

Sous le bénéfice des observations qui précèdent votre Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget des Transports : I. — Section commune et II. — Transports terrestres.

ANNEXES

ANNEXE I

NOTE CONCERNANT LES CONTROLEURS ROUTIERS

a) *Rôle :*

Les contrôleurs des transports routiers sont des agents contractuels assermentés, compétents pour constater les infractions aux dispositions législatives et réglementaires de coordination et d'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

Ils sont classés en deux catégories :

- les contrôleurs principaux qui sont plus spécialement chargés de contrôles à exercer sur pièces ;
- les contrôleurs ordinaires qui sont plus spécialement chargés de contrôles à exercer sur les véhicules et leurs chargements.

Les contrôleurs des transports routiers sont également compétents pour constater certaines infractions au Code de la route (surcharges), et certaines infractions fiscales (taxe à l'essieu).

Ils peuvent également être commissionnés en vue de constater les infractions à la réglementation relative au transport de denrées périssables.

Enfin, l'administration se propose de les rendre compétents pour constater les infractions à la réglementation relative au transport de matières dangereuses, ainsi que les infractions à la réglementation relative au temps de conduite des chauffeurs routiers.

b) *Recrutement :*

Les contrôleurs des transports routiers sont recrutés sur titres :

- les contrôleurs ordinaires, parmi les candidats justifiant du brevet élémentaire ou d'un diplôme équivalent ;
- les contrôleurs principaux parmi les candidats justifiant soit de la possession du baccalauréat ou d'un diplôme équivalent, soit de huit ans de pratique professionnelle dans un service de contrôle des transports, une entreprise de transports, ou un service comptable.

c) *Formation :*

Astreints à un stage probatoire de six mois, les contrôleurs, dès leur recrutement sont affectés dans les services extérieurs, et c'est en tout premier lieu dans ces services et pendant cette période, qu'ils se forment.

Toutefois, sont organisés à leur intention par la Direction des transports terrestres, les stages suivants :

- comptabilité, analyse comptable, calcul des prix de revient, droit commercial, initiation à l'informatique, transport des matières dangereuses.

D'autre part et périodiquement, des journées d'information sont organisées au cours desquelles sont traités les sujets suivants :

- politique de transport, objectifs de la Direction des transports terrestres, modifications apportées à la réglementation.
-

ANNEXE II

AVENANT AU CONTRAT DE PROGRAMME CONSTITUÉ PAR LES ÉCHANGES DE LETTRES DES 16 ET 25 JUILLET 1969 ET 22 ET 30 NOVEMBRE 1971

L'Etat et la S.N.C.F. constatent que, grâce à leurs efforts conjugués et aux gains de productivité obtenus par la Société nationale, des progrès importants ont été réalisés dans la plupart des domaines visés dans les échanges de lettres des 16 et 25 juillet 1969, d'une part, des 22 et 20 novembre 1971, d'autre part, constituant un « contrat de programme » entre la puissance publique et la Société nationale.

Cependant les objectifs fixés n'ayant pu être totalement atteints dans le délai envisagé, l'Etat et la S.N.C.F. estiment que l'effort accompli doit être poursuivi et conviennent de prolonger de deux ans la durée du contrat.

Le présent avenant couvre ainsi la période de deux années — 1974 et 1975 — étant précisé que restent en vigueur pendant cette période celles des dispositions figurant dans le contrat initial qui ne sont pas modifiées ci-après :

I. — ACTIVITÉS ET STRUCTURES DE LA S.N.C.F.

1° *Evolution de la productivité.*

La S.N.C.F. accepte d'étendre sur les deux années complémentaires l'engagement pris dans l'échange de lettres de novembre 1971 d'obtenir, pour l'ensemble de l'entreprise un taux moyen annuel de productivité globale au moins égal à 4,25 %, désormais calculé sur les six années allant de 1970 à 1975 inclus.

Pendant cette même période de six années, la S.N.C.F. dans l'hypothèse d'une augmentation moyenne du trafic de 2 % par an en 1974 et 1975, se fixe pour objectif d'accroître d'au moins 6,4 % par an le nombre d'unités de trafic par heure de travail.

2° *Réorganisation des services de la Société nationale.*

En vue d'atteindre à la fois son équilibre financier et l'objectif d'évolution de sa productivité globale, la Société nationale prendra les mesures énumérées ci-après :

a) Adoption progressive d'un système intégré de gestion comportant notamment, la mise sur pied d'un plan quinquennal « glissant ».

b) Développement accentué des activités les plus rentables, et, parmi elles, trains rapides de voyageurs et trafic conteneurs.

c) Développement sur le plan national comme sur le plan international des techniques de transport combiné. En vue de favoriser ce développement dans l'intérêt général, l'Etat contribuera, par voie de subvention, aux dépenses d'installations des centres d'échanges entre le rail et la route.

d) Développement de l'automation sous toutes ses formes, avec notamment réalisation de la réservation électronique des places en 1975, poursuite de la mise en place de la gestion centralisée du trafic marchandises en vue de son achèvement en 1976 et continuation des études de la taxation électronique, ainsi que de

l'automatisation des passages à niveau suivant la cadence atteinte des dernières années.

e) Développement de la coopération entre les réseaux européens avec création éventuelle de nouvelles filiales communes.

f) Amélioration de la qualité du service marchandises par un développement des acheminements à délais garantis, portant notamment sur les grands courants de trafics internationaux, en liaison avec les réseaux étrangers intéressés.

g) Poursuite du regroupement des activités d'entretien et de réparation du matériel, parallèlement à l'entrée en service d'une proportion croissante de matériel neuf.

h) Réorganisation ou regroupement des gares dont le trafic est insuffisant pour justifier leurs dépenses de fonctionnement, à la suite d'un examen systématique de la situation de toutes celles dont le trafic annuel (voyageurs et tonnes de marchandises expédiés et reçus) est inférieur à 10.000 unités.

i) Réorganisation, sous forme de voies-mères de desserte ou fermeture, des lignes sans trafic voyageurs et dont le trafic marchandises est insuffisant pour couvrir leurs dépenses de fonctionnement, à la suite d'un examen systématique de toutes les lignes ou sections de lignes dont le trafic annuel est inférieur à 10.000 tonnes.

j) Réorganisation des services de voyageurs, express qui ne couvrent pas les dépenses qui leur sont affectables.

k) Recherche, dans le cadre de la réglementation en vigueur en matière d'urbanisme, du parti maximum susceptible, compte tenu des besoins de l'exploitation ferroviaire, d'être tiré du domaine concédé ou de tout autre qu'elle acquerrait — par tous moyens auxquels la Société nationale peut d'ores et déjà resourir ou sera mise à même de le faire par une modification des règles en vigueur, telles que cessions des sols et sursols, baux emphytéotiques ou à la construction, promotion d'opérations immobilières ou de zones industrielles, etc.

l) Développement des activités accessoires de la Société nationale dans les conditions prévues à l'article premier, alinéa 3, de la Convention du 31 août 1937 modifiée :

1. utilisation de la technique routière ou d'autres modes de transport dans les conditions fixées par l'article 6 du Cahier des Charges ;
2. exercice de la commission de transport ;
3. réalisation et gestion d'entrepôts ;
4. tourisme et hôtellerie.

Ces opérations de diversification viseront à améliorer les positions commerciales de la Société nationale et à accroître les produits financiers qu'elle tire de ses filiales.

3° Services omnibus de voyageurs.

L'objectif de fermeture ou de transfert sur route de 10.000 kilomètres de services omnibus de voyageurs est reporté au 30 juin 1975. Compte tenu des fermetures et transferts intervenus au 31 décembre 1973, 2.720 kilomètres devront être ainsi fermés ou transférés sur route du 1^{er} janvier 1974 au 30 juin 1975.

La prise en charge intégrale par l'Etat du déficit des services omnibus de voyageurs est reportée à 1976, le kilométrage compensé s'accroissant en 1974 d'une sixième tranche de 3.670 kilomètres et en 1975 d'une septième tranche de 3.000 kilomètres.

Pour les services routiers de remplacement, la S.N.C.F. présentera, chaque année, avant le 1^{er} juillet, des propositions portant sur ceux de ces services pour lesquels la durée de cinq ans prévue à l'article 18 *quater* de la Convention du 31 août 1937 modifiée arrivera à expiration au cours de l'année suivante.

Ces propositions tendront, soit à leur maintien au compte de la S.N.C.F., éventuellement après réorganisation, soit à leur suppression. Au cas où l'Etat s'opposerait aux suppressions proposées, la S.N.C.F. continuerait à recevoir la compensation prévue à l'article 18 *quater* susvisé pendant une période supplémentaire de deux ans à l'issue de laquelle il sera statué à nouveau.

II. — MOYENS D'ACTION DE LA S.N.C.F. POUR RÉTABLIR SON ÉQUILIBRE FINANCIER

1° *Politique tarifaire.*

1. L'Etat et la S.N.C.F. ont examiné l'évolution prévisible du compte d'exploitation de la S.N.C.F. en 1974 et 1975.

Dans le cadre des hypothèses retenues concernant notamment l'augmentation des salaires et des prix, la progression du trafic, les gains de productivité et les fermeture de lignes omnibus, ils constatent que la majoration générale des tarifs, de nature à permettre à la S.N.C.F. d'assurer son équilibre financier, s'établit chaque année à un pourcentage analogue, à celui de la hausse des prix de la production intérieure brute à condition que soient, en outre, appliqués, la première année, une majoration générale exceptionnelle de 2,3 %, aussi bien que pour les voyageurs que pour les marchandises et, dans la limite d'une incidence tarifaire globale de 2,8 %, un relèvement des tarifs anormalement bas, et notamment de ceux qui ne couvrent pas leurs coûts marginaux.

2. Si, pour des raisons tenant à sa politique économique générale, l'Etat se trouve contraint de s'opposer à tout ou partie de ces majorations tarifaires ou de les retarder, il versera à la Société nationale une compensation forfaitaire d'exploitation pour le dommage subi.

3. En 1974, il est fait application de ces principes dans les conditions suivantes :

- la S.N.C.F. procédera le 1^{er} avril à une majoration tarifaire globale moyenne de 6,5 %, s'appliquant aux voyageurs et aux marchandises par wagon, et incluant le relèvement des tarifs anormalement bas visés au premier paragraphe, l'incidence de ce dernier étant toutefois limitée pour cet exercice à la moitié de son produit ;
- l'Etat versera à la S.N.C.F. une majoration forfaitaire d'exploitation de 610 millions de francs à laquelle s'ajoutera une compensation supplémentaire de 195 millions de francs destinée à couvrir la perte de recettes résultant du report au 1^{er} avril de la hausse tarifaire prévue ;
- les dispositions du présent point 3 ont été établies sur la base des prix de l'énergie en vigueur au 1^{er} janvier 1974 et ne prennent donc pas en compte les hausses intervenues auprès cette date, une provision de 90 millions de francs ayant été constituée pour couvrir l'incidence de la hausse des prix des produits pétroliers au cours du second semestre 1973.

4. La hausse tarifaire et l'éventuelle compensation forfaitaire d'exploitation applicables à 1975 seront fixées avant le 30 novembre 1974.

5. L'Etat et la S.N.C.F. conjugueront leurs efforts pour faire disparaître progressivement la compensation forfaitaire visée au paragraphe — 3 — ci-dessus au moyen de mesures supplémentaires d'assainissement, le développement du trafic et de relèvements tarifaires majorés par arpport aux besoins normaux de l'exercice. Ils se fixent comme objectif, dans la mesure où les circonstances le permettront, d'obtenir cette suppression en 1976 et s'efforceront d'opérer une première réduction en 1975.

2° Investissements.

La Société nationale sera mise à même de poursuivre le développement de ses activités en les orientant de manière sélective vers les plus rentables à long terme.

Comme par le passé, la S.N.C.F. présentera au cours de l'année précédente aux instances du F.D.E.S. le programme qu'elle se propose, dans la limite de l'enveloppe définie ci-après, de réaliser au titre de chacun des exercices 1974 et 1975, classé par grandes catégories d'opérations, et fournira toutes informations utiles sur la rentabilité de ce programme

Les investissements ayant pour objectif l'abaissement des coûts de production devront avoir un taux de rentabilité d'au moins 13 %, les bilans correspondants étant établis en francs constants, en tenant compte de l'accroissement du niveau relatif des salaires.

Les investissements seront réalisés conformément aux dispositions suivantes :

1. Pour chacun des exercices 1974 et 1975, il y aura deux tranches de dépenses, l'une dite normative, l'autre dite conditionnelle.

2. Le financement des dépenses nettes de la tranche normative et du remboursement des emprunts anciens venant à échéance sera assuré par voie d'emprunts émis sur le marché français, y compris la variation d'en-cours des Bons à lots-kilomètres.

Il en sera de même de la variation annuelle des approvisionnements hormis une somme de 100 millions de francs considérée comme représentative de la valeur des stocks réalisables.

3. La réalisation de la tranche conditionnelle sera subordonnée au dégagement de ressources d'une nature autre que celle visée au point 2 ci-dessus, notamment emprunts à l'étranger, plus-values de réalisation d'actifs, éventuels excédents de ressources propres par rapport au montant figurant aux annexes I et II ci-après mentionnées.

Le déblocage de ladite tranche fera, pour chaque année, l'objet d'une décision du Ministre de l'Economie et des Finances sur proposition de la S.N.C.F. comportant indication des ressources qui pourront être affectées à la couverture des dépenses correspondantes.

4. Les dépenses d'investissement, y compris celles relatives à la réalisation de la ligne Paris - Sud-Est ainsi que celles du programme complémentaire d'investissement pour l'exercice 1974 décidé par le Gouvernement dans le cadre de la politique nouvelle de l'énergie, sont fixées en 1974 à 2.630 millions et en 1975 à 2.935 millions.

Les montants de tranche normative seront de 1.960 millions pour 1974 et de 2.190 millions pour 1975.

Ceux de la tranche conditionnelle seront de 670 millions et de 745 millions pour les deux années considérées.

Ces montants, qui incluent la T.V.A. et sont exprimés en francs courants, sont repris aux annexes I et II ci-jointes, accompagnés des montants de ressources d'emprunts ou d'autres natures qui y correspondent.

5. Le montant des investissements, tel qu'il est défini au précédent paragraphe, inclura, pour chacune des années considérées, la valeur en capital des biens de toute nature qui seront acquis en crédit-bail ou en location-vente par la S.N.C.F. Cette valeur fera l'objet d'une répartition forfaitaire entre l'exercice au cours duquel le contrat de crédit-bail ou de location-vente aura été passé et les trois exercices suivants, à raison respectivement de 10 %, 40 % et 10 %. Les sommes correspondantes seront imputées pour ordre à la fois en dépenses et en ressources sur le montant des tranches normatives, si le contrat est de droit français, et sur le montant des tranches conditionnelles, dans le cas contraire.

6. L'Etat a décidé d'engager, dès 1974, des procédures administratives préalables à la construction de la ligne nouvelle Paris-Sud-Est en vue d'une mise en service en 1980.

Dans le cadre des dépenses d'investissement que la S.N.C.F. sera autorisée à réaliser, cette ligne fera l'objet d'un financement à convenir entre l'Etat et la S.N.C.F.

7. Les investissements de la S.N.C.F. dans la banlieue parisienne seront déterminés et financés pour chacune des années 1974 et 1975 selon les procédures antérieurement suivies. Ils ne sont pas repris dans le présent document.

8. Le montant total des emprunts émis par la S.N.C.F. sur le marché financier français ne dépassera pas 926 millions en 1974, 1.045 millions en 1975 dont 723 et 815 respectivement pour les besoins relatifs aux investissements du réseau principal et sous réserve de la variation des approvisionnements dans les conditions visées au paragraphe 2 ci-dessus.

9. Les emprunts à long terme qui seront émis contre argent frais par la S.N.C.F. durant la période couverte par le présent avenant, et pour lesquels il aura été fait mention explicite de la garantie de l'Etat, donneront lieu au versement d'une rémunération de cette garantie égale à 0,25 % de leur montant.

3° *Provision pour imprévus.*

L'Etat mettra à la disposition de la S.N.C.F. en 1974 comme en 1975 une « provision pour imprévus » de 100 millions de francs qui sera utilisée en cas de besoin en fin d'exercice.

III. — PROGRAMME DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE POLITIQUE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

1° *Transport routier à longue distance.*

Le taux d'accroissement annuel des contingents de transport routier de marchandises de zone longue (transports publics et transports en location) pourra atteindre en 1974 et en 1975 le taux de progression de la PIB en volume. Ce taux ne pourrait être dépassé que si les indicateurs déjà utilisés au cours du contrat précédent, ou tous autres indicateurs appropriés, faisaient apparaître des tensions sur le marché des transports, rendant souhaitables ce dépassement.

Les décisions utiles seront prises après consultation du Conseil supérieur des transports et notamment du Comité de surveillance du marché.

La Société nationale sera autorisée en 1975 à augmenter le volume de ses affrètements en zone longue dans la limite de 15 % du contingent annuel supplémentaire de transport public routier en zone longue.

2° *Respect de la réglementation.*

L'Etat poursuivra et renforcera les actions menées en vue d'un strict respect et par les transporteurs de la réglementation notamment en ce qui concerne l'utilisation des licences de transport et de location de longue durée, les limites de poids des véhicules et les temps de conduite et de travail.

3° *Tarifification de l'usage des infrastructures de transport.*

Le principe actuel de tarification de l'usage des infrastructures au coût marginal social pour les transports de marchandises et à l'équilibre budgétaire

pour les transports de voyageurs sera maintenu en 1974 et en 1975. Toutefois, les contributions versées par les usagers des différentes infrastructures de transport seront, le cas échéant, réexaminées en 1974 pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques.

La couverture de ses propres charges d'infrastructure par la S.N.C.F. sera déterminée en vue de lui assurer un traitement équivalent à celui qui sera appliqué aux autres modes de transport dans ce domaine.

IV. — DISPOSITIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

Si l'évolution des conditions économiques compromettrait l'exécution des dispositions envisagées, l'Etat et la S.N.C.F. procéderaient à un nouvel examen des objectifs et des moyens prévus pour les atteindre.

Dans le cas où interviendrait un fait inopiné ou une décision gouvernementale remettant en cause un des éléments substantiels des dispositions envisagées, le Ministre des Transports, le Ministre de l'Economie et des Finances ou la S.N.C.F. pourront demander une réunion immédiate en vue d'examiner les modifications à apporter, le cas échéant, aux engagements définis dans le présent document.

Fait à Paris, le 30 mars 1974, en triple exemplaire.

Le Ministre d'Etat,
Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Equipement et des Transports,

Signé : Olivier GUICHARD.

Le Ministre d'Etat,
Ministre de l'Economie
et des Finances,

Signé : Valéry GISCARD D'ESTAING.

Le Président
du conseil d'administration
de la Société nationale
des chemins de fer français,

Signé : André SEGALAT.

Le Secrétaire d'Etat
auprès du Ministre
de l'Aménagement du territoire,
de l'Equipement et des Transports
chargé des Transports,

Signé : Aymar ACHILLE-FOULD.

Le Secrétaire d'Etat
auprès du Ministre
de l'Economie et des Finances
chargé du Budget

Signé : Henri TORRE.