

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1977.

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 1978, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Maurice BLIN,
Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 15

Equipement et Aménagement du Territoire.

**II et III. — TRANSPORTS, SECTION COMMUNE
ET TRANSPORTS TERRESTRES**

Rapporteur spécial : M. Marcel DEBARGE.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Paul Ribeyre, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Joseph Raybaud, Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; Charles Alliès, René Ballayer, Roland Boscardy-Monsservin, Jean Chamant, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Marcel Debarge, Henri Duffaut, Marcel Fortier André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Gustave Héon, Daniel Hoeffel, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy Moinet, Gaston Pams, Louis Perrein, Christian Poncelet, François Schleiter, Robert Schmitt, Camille Vallin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 3120 et annexes, 3131 (tomes I à III et annexe 20), 3152 (tome XX) et in-8° 770.

Sénat : 87 (1977-1978).

Loi de finances — Transports terrestres - Société nationale des chemins de fer français (SNCF) - Régie autonome des transports parisiens (RATP) - Corse.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
PREMIERE PARTIE. — La section commune	5
DEUXIEME PARTIE. — Les Transports ferrestres	9
SECTION I. — Analyse du budget	9
Chapitre I. — Les moyens généraux	11
Chapitre II. — Le secteur concurrentiel	13
A. — Egalisation des conditions de concurrence pour la SNCF	14
B. — Organisation du marché des transports routiers et combustibles	18
C. — Batellerie	18
Chapitre III. — Le secteur de service public	19
A. — Transports urbains en région Ile-de-France	21
B. — Transports urbains en province	23
C. — Transports à courte et moyenne distance	26
D. — Expérimentation de transports collectifs	29
Chapitre IV. — Le secteur social	30
SECTION II. — La situation des entreprises de transport	32
Chapitre I. — La SNCF	32
A. — Le trafic	32
B. — La situation financière	35
C. — Les investissements	39
Chapitre II. — La RATP	47
A. — Le trafic	47
B. — La situation financière	49
C. — Les investissements	50
Chapitre III. — Les transports routiers	57
Chapitre IV. — La batellerie	61
Chapitre V. — Les transports urbains de province	63
A. — Les réseaux routiers	63
B. — Les métros de Lyon, Marseille et Lille	66
Compte rendu des débats en commission	71

Mesdames, Messieurs,

Le présent rapport comporte l'examen des crédits afférents à deux sections du budget des Transports : la Section commune et les Transports terrestres.

PREMIERE 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 ayant trait à l'ensemble des transports par terre, par mer et par air.

Par rapport à ceux votés au budget de 1977, les crédits demandés pour les *dépenses ordinaires* passent de 57,8 millions de francs à 120,1 millions de francs. Mais la comparaison d'une année à l'autre n'est pas significative. En effet, les dotations prévues pour 1978 se trouvent gonflées d'une manière importante par le complément de prise en compte des charges de retraite afférente aux anciens agents du Ministère des Transports, dépenses qui étaient supportées précédemment par le budget des Charges communes et dont le transfert avait été amorcé en 1977.

Si l'on fait abstraction des pensions, on constate que les dépenses ordinaires ne progressent, d'une année à l'autre, que de 6,3 %.

Pour les *dépenses en capital*, on observe une réduction des autorisations de programme de 31,7 à 30 millions de francs (soit — 5,6 %) et des crédits de paiement de 22,9 à 21,1 millions de francs (soit — 8 %).

Le « blanc » budgétaire permet de répartir ces crédits entre quatre programmes spécifiques plus un programme de support qui rassemble les moyens généraux de l'Administration centrale.

C'est en adoptant cette décomposition que nous allons maintenant analyser les principaux crédits.

1. — PLAN ET ÉCLAIRAGE DES CHOIX

De 1977 à 1978, les crédits de l'article 10 du chapitre 53-10 passent de 1 074 à 905 milliers de francs en autorisations de programme et de 50 à 600 milliers de francs en crédits de paiement.

Ils sont destinés à la réalisation d'études économiques dans le domaine des transports, notamment en vue des travaux de planification.

2. — MÉTHODES DE PROGRAMMATION ET DE GESTION

Les crédits de l'article 30 du chapitre 34-11 restent fixés à 390 000 F.

Ils sont utilisés pour les opérations de rationalisation des choix budgétaires et en particulier la mise en place des budgets de programme (« blanc » budgétaire).

3. — STATISTIQUE, INFORMATION ÉCONOMIQUE ET CONJONCTURE

Les moyens attribués à ce programme se décomposent en :

— dépenses de personnel du Service des Affaires économiques et internationales (bien que ces dépenses figurent, en totalité, ici, ce service participe également aux deux programmes ci-dessus) : de 1977 à 1978, les crédits passent de 2 147 à 2 405 milliers de francs (+ 12 %) avec un effectif constant. On note seulement la création de 18 emplois d'agents contractuels en remplacement de vacataires.

— frais généraux de fonctionnement : les crédits passent de 699 à 741 milliers de francs (+ 6 %).

— études, recherches et statistiques : en dépenses ordinaires (chapitre 34-11, article 20), les crédits restent fixés à 1 650 milliers de francs.

— dépenses en capital : les autorisations de programme reviennent de 1 278 à 1 086 milliers de francs (— 15 %) tandis que les crédits de paiement progressent de 250 à 1 200 milliers de francs.

Au total, les crédits (dépenses ordinaires plus crédits de paiement) passent de 4 746 à 5 996 milliers de francs (+ 26 %).

L'objet de ces crédits est la réalisation d'enquêtes annuelles auprès des entreprises, d'enquêtes de trafic, d'un fichier des véhicules utilitaires et de la banque de données des transports ainsi que l'établissement d'une note mensuelle de conjoncture, du secrétariat de la Commission des comptes des transports de la nation et enfin la diffusion de l'information statistique.

4. — MISSION DE LA RECHERCHE ET RECHERCHES EN MATIÈRE DE TRANSPORT

On distingue :

— *L'action thématique programmée « socio-économie des transports »* : les autorisations de programme sont réduites de 2 950 à 2 876 milliers de francs et les crédits de paiement de 4 450 à 1 300 milliers de francs ;

— *L'innovation dans les transports* : les autorisations de programme sont réduites de 17 000 à 14 540 milliers de francs et les crédits de paiement de 10 500 à 8 376 milliers de francs. Les principales actions en cours concernent l'achèvement du programme « naviplane 500 », les études relatives à un navire à propulsion nucléaire et les études sur les modes nouveaux et l'amélioration des systèmes existants en matière de transports urbains ;

— *L'institut de recherche des transports* : la subvention de fonctionnement à cet organisme passe de 11 225 à 13 047 milliers de francs (+ 16 %). La totalité de l'augmentation est due aux dépenses de personnel dont 522 milliers de francs pour la création de quatre emplois. La subvention en capital passe de 9 450 à 10 270 milliers de francs en autorisations de programme et de 7 650 à 9 600 milliers de francs en crédits de paiement. L'activité de cet organisme est très vaste et touche notamment les transports urbains, les transports interurbains et internationaux, les recherches technologiques sur les composants critiques et l'étude des effets négatifs des moyens de transports. En outre, il participe également aux autres actions de l'Etat.

Au total, les crédits (dépenses ordinaires plus crédits de paiement) passent de 33 825 à 32 323 milliers de francs (— 4,4 %) et les autorisations de programme de 29 400 à 27 986 milliers de francs (— 4,8 %) avec un redéploiement en faveur de l'Institut de recherche des transports.

5. — PROGRAMME SUPPORT

a) *Personnel en activité* : les dépenses de personnel de l'Administration centrale, non affectées à d'autres programmes, progressent de 2 324 à 2 514 milliers de francs (+ 8,2 %). Cette variation résulte des augmentations de rémunérations et de la suppression de deux emplois (95 milliers de francs) à la suite du rattachement du Secrétariat d'Etat au Ministère de l'Equipeement et de l'Aménagement du Territoire.

b) *Personnel en retraite* : le transfert de 38 245 milliers de francs en 1977 du budget des Charges communes pour les charges de pensions des fonctionnaires et des ouvriers de l'Etat ayant appartenu au Secrétariat d'Etat aux Transports, s'est révélé tout à fait insuffisant. Pour 1978, l'ajustement nécessaire atteint 58 581 milliers de francs. En outre, un transfert complémentaire du budget des Charges communes a été opéré concernant les cotisations d'assurance maladie du personnel en retraite pour 1 385 milliers de francs. Les dépenses afférentes aux personnels en retraite atteindront ainsi 98 211 milliers de francs en 1978.

c) *Frais de fonctionnement* : les dépenses à ce titre passent de 1 085 à 1 117 milliers de francs (+ 3 %).

DEUXIEME PARTIE

LES TRANSPORTS TERRESTRES

SECTION I

ANALYSE DU BUDGET

Sont inscrites à la section Transports terrestres deux catégories de crédits : d'une part, les crédits relatifs aux dépenses administratives et d'études, 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 1978 en les comparant au budget initial de 1977 et au budget mis à jour par la première loi de finances rectificative.

	1 9 7 7		1 9 7 8	Variation en	
	Budget	Budget	Projet de	pourcentage	
	initial.	mis à jour	budget.	(3)/(1)	(3)/(2)
	(1.)	(2.)	(3)		
	(en Millions de Francs)				
- Titre III	24,8	24,8	29,6	+ 19,-	+ 19,-
- Titre IV	11.559,8	15.386,8	15.705,2	+ 36,-	+ 2,1
‡ TOTAL dépenses ordinaires ..	11.584,6	15.411,6	15.734,7	+ 36,-	+ 2,1
- Titre V :					
= autorisations de programme ..	13,5		12,7	- 5,4	
= crédits de paiement	9,8	9,7	14,6	+ 49,-	+ 51,-
- Titre VI :					
= autorisations de programme ...	810,7		804,-	- 0,8	
= crédits de paiement	536,5	536,1	643,6	+ 20,-	+ 20,-
‡ TOTAL dépenses en capital :					
+ autorisations de programme ..	824,2		816,7	- 0,9	
+ crédits de paiement	546,3	545,8	658,2	+ 21,-	+ 21,-
‡ TOTAL crédits (dépenses ordi-					
naires + crédits de					
paiement)	12.130,9	15.957,4	16.392,9	+ 35,-	+ 2,7

Alors que de budget initial à budget initial la progression des crédits paraît très forte, après la prise en compte de la mise à jour opérée au printemps de 1977, la progression est en réalité très faible : + 2,7 % contre + 12,5 % pour l'ensemble du budget général.

Nous allons maintenant examiner en détail ces crédits en retenant la décomposition proposée par le « blanc » budgétaire qui permet de mieux analyser les objectifs poursuivis.

CHAPITRE PREMIER

Les moyens généraux.

Les crédits affectés aux moyens généraux concernant les transports terrestres évoluent ainsi :

	1977	1978	Variation en pourcentage.
	(en milliers de francs)		
1.1 -- Etudes (chapitre 53-11) :			
- autorisations de programme	11.700	12.720	+ 9
- crédits de paiement	7.300	13.000	+ 78
1.2 - Moyens généraux :			
- dépenses de personnel	15.876	18.629	+ 17
- frais de fonctionnement	3.415	4.656	+ 36
= TOTAL	19.291	23.285	+ 21
1.3 - Transports de défense (chapitre 37-51)	4.280	4.555	+ 6
= TOTAL des crédits (dépenses ordinaires + crédits de paiement)	30.871	40.840	+ 32

A. — ETUDES

Les principales études en cours portent sur :

— la généralisation à toutes les régions françaises de l'élaboration des schémas régionaux (six régions couvertes à fin 1977 et vingt et une à fin 1978) ;

— la poursuite des expérimentations de transport collectif en milieu rural ;

— la définition des moyens détaillés de promotion des transports collectifs urbains (axes prioritaires, contrats de développement, directives).

B. — MOYENS GÉNÉRAUX

Les principales variations de crédits s'analysent ainsi :

— personnel : mesures acquises + 1 861 milliers de francs, soit 7,9 % des dépenses de 1977 ;

— créations d'emplois : vingt emplois de contrôleurs des transports terrestres en vue d'assurer une meilleure surveillance du respect de la réglementation par les transporteurs routiers : + 1 194 milliers de francs ;

— transformations d'emploi pour tenir compte de l'évolution du statut des contrôleurs des transports terrestres : + 112 milliers de francs ;

— personnel : mesures nouvelles diverses + 394 milliers de francs ;

— frais de déplacement : + 743 milliers de francs ;

— autres frais de fonctionnement : + 498 milliers de francs.

Si l'on ajoute aux vingt emplois de contrôleurs des transports terrestres trois emplois créés dans les comités techniques des transports (rémunérés sur fonds de concours), la progression des emplois budgétaires atteint vingt-trois soit 3,6 % des effectifs au 31 décembre 1977.

C. — ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS DE DÉFENSE

Il s'agit essentiellement de l'entretien des voies ferrées et des matériels nécessaires à l'organisation des transports de défense.

CHAPITRE II

Le secteur concurrentiel.

Trois programmes d'action concernent les interventions de l'Etat sur les trois modes de transports terrestres (voie ferrée, route, voie d'eau) situés en position de concurrence pour le transport des personnes à longue distance et celui des marchandises. Il s'agit à la fois d'assurer l'égalité des conditions de concurrence et de soutenir certaines activités.

De 1977 à 1978, les dotations évoluent comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

	1 9 7 7	9 7 7	1 9 7 8	Variations.	
	budget initial	budget mis à jour	projet de budget	(3)/(1)	(3)/(2)
	(en milliers de francs)			en pourcentage.	
-Charges d'infrastructures	2.090.000	2.090.000	2.295.000	+ 10	+ 10
-Passages à niveau	400.000	400.000	425.000	+ 6	+ 6
-Insuffisance de majoration	-	3.500.000	3.175.000	--	- 9
-Réductions de tarif grandes lignes	700.000	700.000	655.000	- 6	- 6
-2.1 -Egalisation des conditions de concurrence de la S.N.C.F.	3.190.000	6.690.000	6.550.000	+ 105	- 2
-Dépenses ordinaires	230	230	730	+ 217	+ 217
-Transports routiers :					
-autorisations de programme ..	6.450	6.450	4.700	- 27	- 27
-crédits de paiement	6.550	6.550	6.060	- 7	- 7
-Transports combinés :					
-autorisations de programme ...	5.000	5.000	6.200	+ 24	+ 24
-crédits de paiement	3.000	3.000	10.800	+ 260	+ 260
-2.2 -Organisation du marché DES transports routiers et combinés (dépenses ordinaires + crédits de paiement)	9.780	9.780	17.590	+ 80	+ 80
-2.3 -Batellerie	22.065	22.065	22.065	- -	- -
- TOTAL secteur concurrentiel :					
-Dépenses ordinaires	3.212.295	6.712.295	6.572.735	+ 105	- 2
-Autorisations de programme ..	11.450	11.450	10.900	- 5	- 5
-Crédits de paiement	9.550	9.550	16.860	+ 77	+ 77

A. — EGALISATION DES CONDITIONS DE CONCURRENCE POUR LA SNCF

Cette action absorbe à elle seule environ 40 % du budget des transports terrestres. Il faut rappeler que la SNCF reçoit également d'autres subventions (au titre des transports urbains en région Ile-de-France, des lignes omnibus et des charges de retraite), l'ensemble étant récapitulé dans la section II à l'occasion de l'examen de la situation de la SNCF.

Les crédits inscrits au titre de l'égalisation des conditions de concurrence pour la SNCF sont, en réalité, de plusieurs natures.

1. — Participation aux charges d'infrastructure des grandes lignes.

Le but de cette participation est d'assurer à la SNCF un traitement équivalent à celui qui est appliqué par l'Etat concernant l'entretien des infrastructures utilisées par les autres modes de transport concurrents du rail.

A cet effet et en application de l'article 19 de la Convention du 31 août 1937 modifiée, la SNCF perçoit une contribution à ses dépenses d'entretien et d'exploitation ainsi qu'à ses charges financières et d'amortissement concernant les infrastructures ferroviaires.

En vertu du principe du maintien de la concurrence entre les différents modes de transport et compte tenu de la taxation appliquée actuellement aux concurrents de la SNCF, aucune contribution aux charges d'infrastructure n'est versée à la société nationale pour les transports de voyageurs interurbains.

Seuls par conséquent les transports de marchandises donnent lieu au versement d'une contribution.

Comme le régime des tarifications pour usage des infrastructures mis à leur disposition est différent pour les deux concurrents du rail, transporteurs routiers et voie d'eau, et ne permet pas une comparaison globale des charges d'infrastructure; on a recours à un système forfaitaire et l'on compare la situation des transports par wagons isolés avec ceux effectués par la route et les envois globaux de plus de 480 tonnes avec la voie d'eau.

On a ainsi déterminé en 1970 une contribution forfaitaire de base versée à la SNCF qui a été calculée de telle sorte qu'elle ne laisse supporter à la société nationale que le coût marginal des

charges d'infrastructure. Cette contribution, qui a été fixée à 1 122 millions de francs en 1970, est ajustée annuellement selon une formule d'indexation qui tient compte de l'évolution de trois variables :

— l'indice de la masse salariale des cheminots estimé à effectifs constants ;

— l'indice « prix des travaux entreprise » (indice TP, salaires des industries mécaniques et électriques) ;

— l'indice « matière » (laminé marchand, fil de cuivre, sciage de sapin).

Ces variables sont affectées de coefficients de pondération tenant compte de leur importance respective. En outre, la formule d'indexation retient les progrès de productivité à obtenir par la SNCF.

Compte tenu de ces différents éléments, les dépenses prévues pour 1978 s'élèvent à 2 295 millions de francs, en augmentation de 9,8 % par rapport à 1977.

2. — *Les passages à niveau publics.*

En application de l'article 19 bis de la Convention, la SNCF 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 classement administratif de la voie traversée (routes nationales, départementales...).

En revanche, les passages à niveau privés ne sont pas pris en considération.

Les principales charges sont :

- les dépenses de gardiennage ;
- les travaux d'entretien (entreprise, matières...) ;
- les intérêts et l'amortissement des emprunts émis pour couvrir les dépenses d'investissement d'automatisation ;
- les frais généraux.

Pour 1978, le crédit prévu s'élève à 425 millions de francs en augmentation de 6 % par rapport à 1977.

3. — *La compensation des tarifs sociaux.*

La SNCF est amenée à accorder à la demande des pouvoirs publics des avantages tarifaires à certaines catégories de voyageurs pour des motifs généralement d'ordre social.

Or, aux termes des articles 18 *ter* et 20 *bis* de la Convention, l'Etat doit rembourser à la Société nationale les pertes de recettes qui résultent pour elle de cette obligation de transport à titre gratuit ou à des tarifs réduits. 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. Ajoutons que les calculs tiennent compte du supplément de trafic qui est ainsi apporté au rail.

Concernant le Secrétariat d'Etat aux Transports, les remboursements qui lui incombent ont trait aux réductions tarifaires 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 pour 1978 s'élèvent en ce qui concerne les seules grandes lignes à 655 millions, en diminution de 6,4 % par rapport à 1977.

4. — *Contribution pour opposition à une augmentation tarifaire.*

Il s'agit d'une indemnité compensatrice pour perte de recettes qui est accordée à la SNCF à la suite de l'opposition partielle ou totale du Gouvernement à une augmentation des tarifs du chemin de fer — à l'exclusion des tarifs voyageurs de la banlieue parisienne — que le marché des transports aurait rendu possible. Cette indemnité doit couvrir le manque à gagner que le chemin de fer est ainsi appelé à subir.

Jusqu'en 1976, cette subvention figurait dans les seules lois de finances rectificatives. Par un louable souci de clarté budgétaire et de bonne gestion, elle a été inscrite pour la première fois en 1976 dans la loi de finances pour un montant de 625 millions de francs.

Pour 1977, en revanche, on était revenu aux errements antérieurs et la subvention n'était prévue que pour mémoire, alors que la politique de blocage des prix et notamment des tarifs de transport que le Gouvernement a mis en œuvre devait entraîner fatalement le versement d'une importante indemnité compensatrice.

C'est à l'occasion de la première loi de finances rectificative pour 1977, dite de « mise à jour » qu'une indemnité, effectivement considérable, soit 3 500 millions de francs, a été prévue pour tenir compte de la limitation à 6,5 % des hausses de tarif. Avec les hypothèses économiques du début de l'année, il était estimé qu'à fin 1977 l'écart entre le tarif autorisé par l'Etat et celui qui résulterait de l'application du calcul prévu par le dernier contrat de programme aurait été de 12,6 %. La dérive des prix en 1977 devant se révéler supérieure aux prévisions, il est probable qu'actuellement l'écart est encore plus grand. Aussi, faute d'indemnité complémentaire dans la dernière loi de finances rectificative, l'exercice 1977 se terminera encore par une perte.

Pour 1978, le projet de loi de finances comporte des crédits de 3 175 millions de francs. Cette réduction par rapport à 1977 (— 9,3 %) suppose donc que les hausses de tarif à intervenir en 1978 soient sensiblement supérieures à la hausse du niveau général des prix. Il n'est pas du tout certain que la poursuite de la politique de lutte contre l'inflation permettra cette hausse.

B. — ORGANISATION DU MARCHÉ DES TRANSPORTS ROUTIERS ET COMBINÉS

Bien que les crédits restent modestes, l'action entreprise est relativement importante.

1. — *Organisation du marché et aide au développement de la productivité.*

Financement des bureaux régionaux de fret, des centres routiers, des Comités techniques départementaux des transports, subvention et assistance au centre de productivité des transports.

2. — *Elaboration et contrôle de l'application des réglementations.*

Il faut rappeler ici l'accroissement des effectifs (+ 20) des contrôleurs des transports terrestres, mentionnés plus haut. Le contrôle porte sur la réglementation économique (pesée des véhicules) et sur la réglementation sociale (durée du travail, lecture et contrôle des fiches de contrôlographes).

3. — *Développement des transports combinés.*

En plus de l'effort propre à la SNCF dans ce domaine (promotion des trans-conteneurs), le Secrétariat d'Etat verse des subventions pour la création de centres rail-route : 6 200 millions de francs d'autorisations de programme en 1978 contre 5 000 en 1977.

C. — BATELLERIE

Les crédits qui sont consacrés à ce secteur sont sans changement depuis deux ans et s'élèvent à 22 millions de francs. Cependant, l'amélioration de la situation de la compagnie française de navigation sur le Rhin permet de réduire à nouveau la subvention accordée à cet organisme qui passe de 10 à 8 millions de francs. Ces deux millions de francs sont donc reportés sur les actions entreprises pour faciliter l'adaptation économique et sociale de la batellerie, faisant passer les crédits à ce titre de 12 à 14 millions de francs.

CHAPITRE III

Le secteur de service public.

Les objectifs poursuivis dans ce secteur visent à assurer le développement qualitatif et quantitatif du transport collectif de personnes à la fois dans les agglomérations urbaines et pour les courtes et moyennes distances.

Les crédits affectés à ce secteur évoluent de 1977 à 1978 comme indiqué ci-après.

	1 9 7 7	1 9 7 7	1 9 7 8	VARIATION	
	Budget	Budget	Projet de	(3)/(1)	(3)/(2)
	Initial	mis à jour	Budget	(3)/(1)	(3)/(2)
	(1)	(2)	(3)		
	(En milliers de francs)			(%)	
Compensations tarifaires...	1.918.511	1.948.511	2.069.011	+ 8	+ 6
<u>Infrastructures</u>					
- autorisations de programme.....	393.200	393.200	343.750	- 13	- 13
- crédits de paiement.....	337.000	337.000	405.100	+ 20	+ 20
3-1 Transports urbains région Ile-de-France.....	2.255.511	2.285.511	2.474.111	+ 10	+ 8
(Dépenses ordinaires + crédits de paiement)					
<u>Infrastructures, études et essais</u>					
- autorisations de programme.....	241.500	241.500	264.000	+ 9	+ 9
- crédits de paiement.....	134.100	134.100	125.400	- 6	- 6
<u>Contrats de développement</u>					
- autorisations de programme.....	125.000	125.000	151.550	+ 21	+ 21
- crédits de paiement.....	30.000	30.000	59.000	+ 97	+ 97
3-2 Transports urbains en Province					
- autorisations de programme.....	366.500	366.500	415.550	+ 13	+ 13
- crédits de paiement.....	164.100	164.100	184.400	+ 12	+ 12
Services omnibus et d'intérêt local.....	1.282.474	1.552.474	1.575.200	+ 23	+ 1
<u>Expériences et infrastructures</u>					
- autorisations de programme.....	16.000	16.000	13.754	- 14	- 14
- crédits de paiement.....	7.900	7.900	10.114	+ 28	+ 28
Continuité territoriale avec la Corse.....	164.200	191.200	249.900	+ 52	+ 31
3-3 Transports à courte et moyenne distance (dépenses ordinaires + crédits de paiement).....	1.454.574	1.751.574	1.835.214	+ 26	+ 5
3-4 <u>Expérimentations de transports urbains</u>					
- autorisations de programme.....	25.000	25.000	20.000	- 20	- 20
- crédits de paiement.....	20.000	20.000	27.500	+ 37	+ 37
<u>Total secteur de service public</u>					
- dépenses ordinaires.....	3.365.185	3.692.185	3.894.111	+ 16	+ 5
- autorisations de programme.....	800.700	800.700	793.054	- 1	- 1
- crédits de paiement.....	529.000	529.000	627.114	+ 19	+ 19
Dépenses ordinaires crédits de paiement.....	3.894.185	4.221.185	4.521.225	+ 16	+ 7

A. — TRANSPORTS URBAINS EN RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

La situation de la région d'Île-de-France est un peu particulière. Comme en province, l'Etat apporte son aide à la construction et à l'aménagement d'infrastructures. Mais, en plus, comme pour le réseau ferré (grandes lignes et marchandises), l'Etat apporte, conjointement avec les collectivités locales, des compensations tarifaires. En outre, le versement de transport des employeurs de la région vient compléter ces différents crédits.

1. — *Les compensations tarifaires.*

Comme pour les grandes lignes de la SNCF, les compensations tarifaires sont de deux sortes.

Il s'agit tout d'abord d'assurer la contrepartie des réductions de tarifs. Le versement de transport assure le remboursement relatif aux cartes hebdomadaires de travail et à la carte orange, tandis que l'Etat et les collectivités locales prennent en charge les autres réductions de tarif.

En outre, l'Etat et les collectivités locales versent à la RATP et à la SNCF une indemnité compensatrice pour les pertes de recettes résultant du refus du Gouvernement d'augmenter les tarifs. On peut ainsi indiquer qu'alors que le tarif de base (ou module d'application) a été porté de 1 à 1,10 F au 1^{er} juillet 1977, le tarif qui aurait permis d'équilibrer le compte d'exploitation de la RATP (ou module d'équilibre) était estimé pour 1977 à 1,93 F.

De 1976 à 1978 les diverses compensations tarifaires évoluent ainsi :

(En millions de francs.)

	1 9 7 6	1 9 7 7	1 9 7 8
- Réductions de tarif			
Budget de l'Etat (1)			
R.A.T.P.....	63	62,5	60
S.N.C.F.....	55	57	55
Collectivités locales			
R.A.T.P.....	41,5	59,85	
S.N.C.F.....	15,6	17,4	
Versement de transport			
R.A.T.P.....	548,3	660	
S.N.C.F.....	562	649	
Autres transporteurs...	100	135	
- Insuffisance de tarif			
Budget de l'Etat (1)			
R.A.T.P.....	1.210 (2)	1.394	1.434
S.N.C.F.....	297 (2)	405 (3)	520
Collectivités locales			
R.A.T.P.....	527,2	545,1	
S.N.C.F.....	206,7	227,7	
TOTAL			
Budget de l'Etat (1).....	1.625 (2)	1.918 (3)	2.069
Dont			
R.A.T.P.....	1.273 (2)	1.456,5	1.494
S.N.C.F.....	352 (2)	462 (3)	575
Collectivités locales.....	791	850	
Versement de transport.....	1.210	1.444	

(1) Budget initial.
 (2) + 247 millions de francs au collectif de fin d'année 225 pour la S.N.C.F. et 22 pour la R.A.T.P.
 (3) + 30 millions de francs hors de la "mise à jour".

2. — Aide à la construction et à l'aménagement des infrastructures.

En dehors des ressources provenant du versement de transport, le financement des principales infrastructures de la région est assuré pour le RER à raison de 50 % par l'Etat et de 50 % par la région et, pour les autres opérations, à raison de 30 % par l'Etat, 30 % par la région et 40 % par l'entreprise.

Pour ce qui concerne la SNCF et la RATP, les investissements en cours sont détaillés dans la Section II lors de l'examen de la situation de ces entreprises. Le total des autorisations de pro-

gramme revient pour la RATP de 276,8 millions de francs en 1977 à 208,75 en 1978 dont 128,3 pour le RER (prolongement Marne-la-Vallée, ligne nouvelle Châtelet—Gare du Nord, allongement des quais de la ligne de Sceaux) et 80,45 pour le réseau ferré (prolongement des lignes n° 13 bis à Asnières et n° 10 à Boulogne). Pour la SNCF, les autorisations de programme reviennent de 96,9 à 91,5 millions de francs, dont 89,4 pour la construction de la gare du Nord souterraine, en vue de l'interconnexion avec le RER.

En outre, un article nouveau (67) du chapitre 63-90 est prévu pour verser des subventions au syndicat des transports parisiens en vue d'acquisitions foncières destinées à des opérations ultérieures de la SNCF et de la RATP. Pour 1978, il est prévu 15 millions de francs d'autorisations de programme et 10 millions de francs de crédits de paiement.

Par ailleurs, l'indemnisation de la Société Aéropar, à la suite de l'abandon de l'aérotrain pour desservir Cergy-Pontoise, s'est terminée en 1977 avec un crédit de paiement de 8,9 millions de francs.

L'aménagement d'infrastructures de voirie pour améliorer les transports collectifs dans différentes agglomérations (créations de sites propres, notamment dans les villes nouvelles; couloirs réservés, etc.) est doté en 1978 de 18,5 millions de francs d'autorisations de programme (10 millions de francs en 1977) et de 12,6 millions de francs de crédits de paiement (14 millions de francs en 1977).

Enfin, la dotation prévue pour couvrir les déficits d'exploitation des réseaux de desserte interne des villes nouvelles figure très curieusement dans les dotations en capital. Elle passe de 9,5 à 10 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement.

B. — TRANSPORTS URBAINS EN PROVINCE

L'aide accordée par l'Etat pour l'amélioration du service offert par les transports collectifs dans les agglomérations de province s'effectue sous forme de subventions de divers type. Pour la première fois, le total des autorisations de programme consacrées à la province dépasse celui consacré à la région Ile-de-France, notamment du fait, pour cette dernière, de l'achèvement du tronçon central du RER. Cependant, compte tenu du déroulement d'opérations de longue durée, les crédits de paiement restent deux fois plus élevés en Ile-de-France qu'en province.

1. — *Les métros de Lyon, Marseille et Lille.*

L'état d'avancement des travaux des métros de Lyon, Marseille et Lille (il est peu probable que d'autres villes puissent les rejoindre rapidement) est variable, ce qui explique l'évolution différente des dotations.

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1977	1978	1977	1978
	(En millions de francs.)			
Lyon	2,5	6	14	6
Marseille	6	13	15	13
Lille	85	103	15	42,5
Total	93,5	122	44	61,5

On trouvera en deuxième section une description détaillée de ces opérations. Rappelons seulement que les mises en service sont prévues à Marseille le 26 novembre 1977 (1^{re} tranche) et en avril 1978 (2^e tranche), à Lyon en mai 1978 et à Lille en 1982.

2. — *Aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains.*

Pour l'aménagement d'« axes lourds » de circulation sont prévues des autorisations de programme d'un montant de 120 millions de francs comme en 1977 et des crédits de paiement de 47,9 millions de francs contre 45,1 en 1977.

Il s'agit de réaliser dans plusieurs villes de province des réservations de sites propres de surface, des constructions d'ouvrages dénivelés pour les véhicules de transports en commun, d'aménager ou de réutiliser des emprises ferroviaires, de procéder aux acquisitions foncières et aux équipements liés à ces aménagements.

En outre, 15 millions de francs d'autorisations de programme (contre 20 millions de francs en 1977) sont prévus pour contribuer au financement des plans de circulation.

3. — Contrats de développement.

Depuis 1977, le Secrétariat d'Etat propose aux collectivités locales une aide nouvelle sous la forme de subventions forfaitaires pluriannuelles attribuées dans le cadre des contrats de développement.

La procédure des contrats de développement pourra concerner au cours du VII^e Plan de vingt à vingt-cinq agglomérations essentiellement situées dans la fourchette 100 000 - 500 000 habitants. On notera toutefois que la formule pourra également être appliquée à des agglomérations qui, sans l'atteindre, sont proches du seuil de 100 000 habitants et ne disposent pas du versement de transport.

La durée du contrat est en principe de trois ans. La subvention est calculée de manière globale pour la durée du contrat et son versement effectué selon un rythme convenu.

Le montant global de cette subvention est apprécié notamment en fonction des indicateurs suivants :

- volume des investissements d'extension et de modernisation accélérée (seuls sont pris en compte ceux qui ne sont pas subventionnés au titre des axes lourds) ;
- accroissement de l'offre de transport (mesurée en véh./km ou sièges/km supplémentaires) ;
- accroissement de la charge financière des collectivités locales par rapport à une situation de référence actualisée ;
- taille de l'agglomération.

La conclusion d'un contrat est subordonnée aux conditions préalables ci-après :

- maîtrise à l'échelle de l'agglomération de l'organisation des transports urbains ;
- institution du versement transport si les conditions prévues sont réalisées ;
- plan de circulation favorable aux transports collectifs, devant se traduire par des aménagements de priorité : bandes réservées, feux prioritaires, axes lourds ;
- définition d'un programme ambitieux et réaliste en matière d'amélioration de l'offre des transports collectifs visant à accroître très sensiblement les taux de fréquentation actuels ;

— objectifs tarifaires correspondant à un maintien du niveau de la contribution des usagers. Généralisation de formules simples (type « carte orange ») dans tous les cas où cela est possible ;

— productivité améliorée de l'entreprise de transport.

De tels contrats pourront être conclus tout au long de la période du VII^e Plan sur présentation de dossiers par les collectivités locales intéressées. Les premiers dossiers sont en cours d'élaboration ou d'instruction mais il n'est pas encore possible d'établir la liste définitive des collectivités locales qui pourront bénéficier d'un contrat.

4. — *Etudes et essais de transports collectifs urbains.*

L'Etat subventionne (en général à 60 %) des études concernant la restructuration de réseaux ; la mise en place d'axes prioritaires et la définition de politiques de stationnement.

Les autorisations de programme passent de 8 à 7 millions de francs et les crédits de paiement de 20 à 5 millions de francs.

C. — TRANSPORTS A COURTE ET MOYENNE DISTANCE

Même si la politique menée apparaît plutôt volontariste, l'essentiel des crédits reste consacré à accorder des subventions pour assurer le maintien de services publics dont la gestion est déficitaire.

1. — *Maintien en activité de services omnibus déficitaires de la SNCF.*

Rappelons qu'en application du contrat de programme du 16 juillet 1969 et de l'article 13 *quater* de la Convention du 31 août 1937, la SNCF doit être remboursée par l'Etat du déficit des services omnibus autres que ceux de la région parisienne dont la puissance publique aura refusé d'autoriser la fermeture ou le transfert sur route, ainsi que du déficit résiduel des services routiers de substitution. Ce déficit est égal aux sommes que la fermeture du service aurait permis à la SNCF d'économiser.

Le crédit prévu à ce titre pour 1978 s'élève à 1 565 millions de francs, en augmentation de 22,9 % par rapport au budget initial de 1977 mais seulement de 1,4 % par rapport au budget « mis à jour ».

2. — Les chemins de fer secondaires.

Les crédits prévus (au titre des chemins de fer secondaires) pour 1978 comparés à ceux de 1977, se répartissent de la manière suivante :

	1977	1978	DIFFERENCE
	(En millions de francs.)		(Pourcentage.)
Réseau corse.....	9 220	10 000	+ 8,5
Autres réseaux.....	254	200	— 21,3
Totaux	9 474	10 200	+ 7,7

Comme on peut le constater, la part du réseau corse est prépondérante.

Rappelons qu'en application de la Convention conclue en 1974 entre l'Etat et le département, l'Etat doit prendre en charge 90 % du déficit de ce réseau, les 10 % restants étant supportés par les budgets départementaux.

En fait, au cours des dernières années, le déficit d'exploitation a continué de croître, passant de 5,9 millions de francs en 1974 à 8,7 millions de francs en 1975 et à 9,9 millions de francs en 1976.

Pour les autres réseaux il s'agit d'opérations de liquidation de réseaux secondaires transférées sur route et, par ailleurs, du versement de subventions en annuités 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 voies ferrées d'intérêt local, aujourd'hui disparues. Ces dépenses vont en s'ameuisant d'année en année et disparaîtront totalement à moyen terme.

Par ailleurs il faut noter une autorisation de programme de un million de francs pour une subvention aux chemins de fer de la Provence en vue d'aménagement d'infrastructures.

3. — Promotion d'expériences d'amélioration de dessertes de transports collectifs à courte distance.

Il s'agit notamment de contribuer à promouvoir certaines expériences de dessertes locales telles que Métrovosges, Nantes—Cholet ou Lyon—Saint-Etienne.

4. — *Organisation de la continuité territoriale entre le continent et la Corse.*

La desserte maritime de la Corse est assurée à titre principal par la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM), filiale de la Compagnie générale maritime et financière et de la SNCF et par la Compagnie méridionale de navigation (CMN), société à capitaux privés majoritaires. Une troisième Société, la Somega, intervient également en liaison avec l'Agence maritime Pittaluga et C^e, mais elle est spécialisée dans le transport du ciment au départ de Nice. Le transport des passagers et des voitures accompagnées est assuré exclusivement par la SNCM tandis que le trafic des marchandises par lignes régulières est partagé entre la SNCM et la CMN.

Depuis le 1^{er} avril 1976, l'ensemble de ce trafic est régi par des conventions passées par l'Etat avec la SNCF, d'une part, et les compagnies, d'autre part. Ces conventions organisent la desserte de la Corse sur la base de deux principes : la concession de service public et la continuité territoriale. Il en résulte notamment que les compagnies sont soumises à un cahier des charges leur imposant un schéma de desserte obligatoire avec un nombre minimum de liaisons à effectuer. Quant aux tarifs pratiqués, ce sont ceux de la SNCF pour les passagers, les véhicules accompagnés et les marchandises transportées en cales et ceux de la tarification routière obligatoire pour les marchandises transportées par roulage. Ces obligations ont pour corollaire le versement par l'Etat d'une subvention compensatrice de 166,5 millions de francs en 1976 ; pour 1977, les lois de finances initiale et rectificative de printemps ont ouvert 191,2 millions de francs. La dernière loi de finances rectificative prévoit un complément important : 53,4 millions de francs, ce qui porte le total pour 1977 à 244,6 millions de francs.

Ainsi, la dotation prévue pour 1978, soit 249,9 millions de francs, si elle est supérieure de 52 % à la dotation initiale ne l'est que de 2 % à la dotation rectifiée de 1977.

Un comité consultatif de la desserte maritime de la Corse a été institué : composé d'élus locaux et de représentants d'organismes professionnels, il donne son avis sur les horaires, les liaisons et les tarifs du service public.

Le nouveau régime s'est traduit notamment par une diminution notable du prix des transports (de 40 à 60 % pour les marchandises expédiées par lots de plus de 5 tonnes) et par une amélioration de la desserte des ports secondaires corses.

Il s'en est suivi une augmentation très sensible du trafic : de 1975 à 1976 celle-ci atteint + 29 % pour les passagers, + 14,6 % pour les véhicules accompagnés, + 6,5 % pour les marchandises, en particulier pour les marchandises contenues dans des camions chargés directement sur les navires. C'est ce succès qui a amené à prévoir l'affectation d'un cargo supplémentaire dès la fin de 1976 et qui entraîne l'augmentation considérable des dotations budgétaires. Bien que ces dotations dépassent le niveau des recettes des compagnies, l'une d'entre elles, la SNCM, a subi une perte d'exploitation de 37 millions de francs en 1976.

D. — Expérimentations de transports collectifs.

Les crédits de l'article 13 du chapitre 63-90 sont consacrés à l'expérimentation commerciale de divers systèmes nouveaux qui ont en général fait l'objet de crédits au titre de la mission de la recherche (voir Section commune des transports). Sont actuellement en cours :

- le développement commercial du système Poma 2000 ;
- la poursuite du développement technique des systèmes guidés ou de leurs composants (en particulier le système Aramis) ;
- la réalisation et les essais de véhicules prototypes d'autobus et de trolleybus.

CHAPITRE IV

Le secteur social.

Les objectifs prioritaires de ce secteur sont :

- développer la formation professionnelle des conducteurs routiers ;
- assurer l'évolution harmonieuse des régimes sociaux des divers modes de transport.

L'essentiel des crédits reste consacré à compenser le déséquilibre de la caisse de retraite de la SNCF comme le montre le tableau ci-dessous :

	1977	1978	DIFFERENCE
	(En millions de francs.)		(Pourcentage.)
4-1. — Aide à la formation professionnelle des conducteurs routiers.....	Mémoire.	Mémoire.	
Charges de retraite SNCF.....	4 975 000	5 230 000	+ 5,1
Autres régimes sociaux.....	8 571	10 000	+ 16,7
4-2. — Régimes sociaux.....	4 983 571	5 240 000	+ 5,1

Dans les « autres régimes sociaux » on distingue :

- les pensions et rentes d'accidents du travail acquises avant 1918 sur l'ancien réseau d'Alsace-Lorraine (300 milliers de francs) ;
- les retraites des agents des chemins de fer secondaires (700 milliers de francs) ;
- le remboursement des pensions de retraite versées pour le compte de l'Etat par la Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance des transports (CARCEPT) (9 millions de francs) ;
- les prestations sociales et indemnités versées jusqu'en 1977 aux anciens agents des services publics d'Afrique du Nord se sont éteintes en 1978.

En application de l'article 19 *quater* de la Convention, la SNCF reçoit de l'Etat une contribution à ses charges de retraites égale à la différence entre les deux éléments suivants :

- les charges de toute nature afférentes aux prestations, diminuées des produits des fonds de la caisse des retraites ;
- les cotisations sociales (part salariale et part patronale) versées.

Cette contribution de l'Etat est destinée à compenser le déficit de la Caisse des retraites de la SNCF, déficit qui tient notamment au profond déséquilibre démographique des régimes de retraite des cheminots, déséquilibre que du reste on ne peut espérer voir se résorber dans un avenir prévisible, comme permet de le constater le tableau qui retrace l'évolution à moyen terme des effectifs de cotisants et de bénéficiaires de la Caisse des retraites de la SNCF.

AU 31 DECEMBRE	EFFECTIF DES BENEFICIAIRES			EFFECTIFS des cotisants.
	Pensions.	Pensions d'ayant droit.	Total.	
1975	256 500	161 700	418 200	274 800
1976	257 000	161 000	418 000	271 200
1979	236 000	160 000	396 000	271 000
1980	254 000	159 000	413 000	»

Dans ces conditions, en raison de la quasi-stabilité des effectifs de pensionnés et de cotisants, les charges du régime devraient, à réglementation constante, être à l'avenir affectées d'un pourcentage d'augmentation à peu près équivalent à celui de la masse salariale du cadre permanent de la SNCF.

D'autre part, on trouvera ci-après un tableau donnant la situation financière de la Caisse des retraites de la SNCF pour les exercices 1975, 1976 et 1977 (prévisions).

	1975	1976	1977
	(En millions de francs.)		
Cotisations patronales et ouvrières.....	3 029,9	3 511,9	4 010
Versements de l'Etat.....	3 757,5	4 250,6	4 755
Produit de la compensation généralisée entre régimes de sécurité sociale risque vieil- lesse	270	239,2	275
Produits financiers et produits accessoires....	15,3	14,3	15
Total	7 052,7	8 016	9 055
Charges	7 052,7	8 016	9 055

SECTION II

LA SITUATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

CHAPITRE I^{er}

La SNCF.

A. — LE TRAFIC

Après le recul constaté en 1975, l'ensemble du trafic de 1976 a atteint 120,7 milliards d'unités kilomètres contre 114,7 l'année précédente, soit une progression de 4,5 %.

Le trafic n'a, toutefois, pas encore retrouvé son niveau de 1974 (124,6 milliards d'unités kilomètres).

La crise qui a marqué l'année 1975 avait fortement affecté les transports de marchandises. En 1976, la reprise de l'activité industrielle, très sensible jusqu'aux vacances d'été, a eu une influence favorable sur ce trafic : durant le second trimestre notamment, il a dépassé de 12 % celui des mois correspondants de 1975. Mais un certain « tassement » a été constaté depuis lors. Au total le trafic marchandises a atteint 68,5 milliards de tonnes/kilomètre, en progression de 7 % par rapport à 1975.

Cette progression constatée varie selon les différentes catégories de marchandises ; elle est particulièrement élevée pour les transports de véhicules (+ 15 %), les produits chimiques (+ 13 %), les produits de la sidérurgie (+ 11 %) ; à l'inverse, les transports des produits de carrière et des matériaux de construction bruts ont à peine dépassé le niveau de 1975 (+ 0,6 %), tandis que les transports d'engrais tombaient légèrement en dessous de ce niveau. Bien qu'ils ne représentent qu'une faible part de l'ensemble des marchandises, les transports de paille, effectués dans le cadre de l'aide aux agriculteurs victimes de la sécheresse, ont dépassé 600 000 tonnes contre 30 000 tonnes en année normale.

Les perspectives pour 1977 sont de 71 milliards de tonnes/kilomètres, soit une progression de 3,6 % par rapport à 1976.

La progression constatée au premier semestre 1977 n'est que de 0,3 % et se caractérise par une baisse du trafic des produits lourds et une augmentation du trafic des autres produits.

Pour les catégories de trafic précisées ci-dessus, l'évolution 1977 est en baisse : transports de véhicules + 3,8 % (+ 15 % en 1976), produits chimiques + 7 % (+ 13 % en 1976), produits de la sidérurgie — 2,2 % (+ 11 % en 1976), matériaux de construction — 17,1 % (+ 0,67 % en 1976).

L'évolution très favorable du trafic voyageurs, qui avait caractérisé l'année 1975, s'est ralentie en 1976. La progression n'a été que de 1,6 % contre 7,2 % en 1975 et 5,0 % en 1974. La tendance au fléchissement en période estivale a été particulièrement ressentie en 1976 ; en raison de la chaleur, de nombreux vacanciers semblent avoir choisi leurs lieux de villégiature plus proches de leur domicile.

En banlieue parisienne, le succès de la « carte orange » s'est poursuivi, plus d'un million d'usagers l'utilise. L'ensemble du trafic de la banlieue a progressé de près de 5 % par rapport à 1975, dans le cadre des anciennes limites de la banlieue.

Les résultats pour 1975, 1976 et le premier semestre 1977 sont résumés dans le tableau ci-dessous :

	1975	1976	%	1er semestre		
				1976	1977	%
Ensemble du trafic			$\frac{1976}{1975}$			$\frac{1977}{1976}$
Voyageurs						
- millions de voyageurs	657,9	675,2	+ 2,6	350,2	361	+ 3,1
- milliards de voyageurs-Km	50,7	51,5	+ 1	25,38	25,74	+ 1,4
Marchandises						
- millions de tonnes	218,9	227,1	+ 3,7	116,4	111,8	- 3,9
- milliards de tonnes-Km	64,04	63,5	+ 6,9	34,72	34,56	- 0,5
Total en milliards d'unités-Km	114,74	120	+ 4,3	60,10	60,30	+ 0,3

Pour ce qui concerne le trafic voyageurs, il se décompose ainsi :

Trafic voyageur par grande catégorie (milliards de voyageurs-Km)			%	1er semestre			
	1975	1976		1976 1975	1976	1977	%
							1977 1976
Rapide et express	38,84	39,37	+ 1,2	19,01	19,12	+ 0,5	
Omnibus	Per	4,31	4,36	+ 1,1	1,93	1,91	-
	Route	0,24	0,24	-	0,11	0,11	-
Banlieue de Paris	7,3	7,63	+ 4,6	3,92	4,17	+ 6,3	

Quant aux marchandises, le trafic se répartit entre les différentes catégories comme suit :

Trafic marchandises par grande catégorie (milliards de tonnes-Km)			%	1er semestre			
	1975	1976		1976 1975	1976	1977	%
							1977 1976
Wagons complets	59,8	63,96	+ 6,9	32,4	32,3	- 0,5	
Wagons de particuliers vides	2,78	2,97	+ 6,8	1,50	1,47	- 1,2	
Transports routiers du tarif 113	0,56	0,63	+ 12,5	0,31	0,34	+ 8,8	
Colis et détail	0,9	0,94	+ 4,4	0,46	0,46	-	
TOTAL	64,-	68,5	+ 7,-	34,7	34,6	- 0,5	
dont transconteneurs	1,42	1,92	+ 35,2	0,99	1,08	+ 9,1	

Selon les statistiques publiées par l'INSEE, qui diffèrent légèrement de celles communiquées par le Secrétariat d'Etat aux Transports, notamment du fait d'une définition différente de la banlieue, les derniers résultats de trafic connus pour 1977 sont résumés dans le tableau ci-après :

	TRAFIC CUMULE fin août.		VARIATION en pourcentage 1977-1976.
	1976	1977	
Trafic voyageurs, voyageurs-km (milliards).	34,15	34,58	+ 1,3
Dont : banlieue.....	4,48	4,79	+ 6,9
Trafic marchandises, tonnes-km (milliards).	44,98	43,76	— 2,8

B. — LA SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après résume le compte d'exploitation de la SNCF pour les exercices 1976 (résultats) et 1977 (prévisions budgétaires rectifiées).

Compte d'exploitation générale de la SNCF.

	RESULTATS	BUDGET REVISE
	1976	1977
	Hors Taxes	Hors Taxes
(En millions de francs)		
Recettes		
Recette commerciale :		
. voyageurs	6 484	7 094
. marchandises (y compris poste et S.E.R.N.A.M.)	10 203	10 984
Total	<u>16 683</u>	<u>18 078</u>
Indemnité et remboursement :		
- Réduction tarifaire :		
. Voyageurs	1 788	1 923
. marchandises	105	87
Total recettes de trafic	<u>18 580</u>	<u>20 088</u>
- Recettes diverses	2 114	2 398
- Compensation de service publique	1 195	1 333
- Indemnité banlieue	678	701
- Contribution :		
. pour l'infrastructure	1 907	2 142
. pour les passages à niveau	380	405
- Compensation tarifaire	1 405	3 500
- Provision pour imprévus	81	
Total des recettes	<u>26 344</u>	<u>30 571</u>
Dépenses		
- Salaires	10 691	11 945
- Charges patronales	5 472	6 185
- Impôts sur recettes de trafic	210	281
- Entretien et réparation	3 235	3 541
- Frais de traction	847	946
- Gares - Trains - Services extérieurs S.E.R.N.A.M.	1 650	1 752
- Autres dépenses	1 827	1 964
- Amortissements	1 649	1 693
- Charges financières	1 939	2 264
Total des dépenses	<u>27 460</u>	<u>30 571</u>

L'évolution des recettes (+ 8,1 % pour les recettes du trafic) résulte à la fois de l'évolution du trafic et des hausses de tarif qui ont été les suivantes en 1976 et 1977 :

— Voyageurs grandes lignes :

- hausse de 8 % au 4 janvier 1976 ;
- hausse de 6,5 % au 18 avril 1977.

— Voyageurs banlieue parisienne :

- majoration de 10 % du module tarifaire au 1^{er} juillet 1976 (V = 1 F) et au 1^{er} juillet 1977 (V = 1,1 F) ;
- au 1^{er} juillet 1977, la majoration relative aux cartes hebdomadaires et à la carte orange a été de 6,5 %.

— Marchandises :

- 1^{er} janvier 1976 : + 8 % ;
- 1^{er} avril 1977 : + 6,5 %.

Quant aux concours de l'Etat, ils sont de plusieurs natures comme on a pu le noter dans la première section où ils ont été décrits en détail. On récapitulera seulement ici l'ensemble de ces concours pour les dernières années en mentionnant également les concours des collectivités locales et des établissements publics.

	1976	1977 (3.)	1978
	(en Millions de Francs.)		
= Grandes lignes :			
• infrastructures	1.965,--	2.090,--	2.295,--
• passages à niveau	354,--	380,4	405,4
• opposition au relèvement des tarifs	650,--	3.500,--	3.175,--
• lignes omnibus	1.083,--	1.543,--	1.565,--
• tarifs réduits	568,--	700,--	655,--
+ TOTAL A	4.620,--	8.213,4	8.095,4
= Banlieue parisienne :			
• passage à niveau	16,--	19,6	19,6
• opposition au relèvement des tarifs	297,--	435,--	520,--
• tarifs sociaux	55,--	57,--	55,--
+ TOTAL B	368,--	511,--	594,6
+ TOTAL A + B	4.988,--	8.725,--	8.690,--
= Retraites :			
.....	4.135,--	4.975,--	5.230,--
TOTAL Secrétariat d'Etat aux Transports	9.123,--	13.700,--	13.920,--
= Tarifs réduits :			
- voyageurs	646,--	671,--	1.132,--
- marchandises	102,--	89,--	93,--
TOTAL autres départements ministériels	748,--	760,--	1.225,--
= Collectivités locales Ile-de- France - indemnité compensa- trice et tarifs réduits ...	222,3	244,4	?
= Versement de transports - Ile de France	562,--	649,--	?
= Sécurité sociale-retraites .	239,2	275,--	285,--
- TOTAL GENERAL	10.694,5	15.628,4	?
-dont crédits budgétaires	9.871,--	14.460,--	15.145,--
autres crédits	823,5	1.168,4	
(1) y compris la " mise à jour " du premier collectif.			

On voit qu'après le formidable accroissement de 1977 pour les crédits budgétaires (+ 46,5% et même 50,2% pour les seuls crédits du Secrétariat d'Etat aux Transports), on devrait assister en 1978 à un freinage assez net : l'augmentation des crédits budgétaires ne serait que de 4,7% si toutefois les prévisions de trafic sont atteintes.

Quant aux dépenses, elles s'accroissent de 11,1% de 1976 à 1977. Parmi les postes qui augmentent le plus fortement, on note surtout les charges financières (+ 16,8%) du fait de la croissance de l'endettement à long terme mais aussi de la nécessité de financer les déficits d'exploitation par des crédits à court terme.

Malgré l'accroissement des concours de l'Etat, le déficit d'exploitation reste important : 1 399 millions de francs en 1975 et 1 116 millions de francs en 1976. Pour 1977 le budget révisé est présenté en équilibre, après l'annonce d'une contribution de 3 500 millions de francs de l'Etat au titre de la compensation tarifaire et de la hausse de tarif survenue en avril. Cependant ce budget repose sur des hypothèses de trafic que les dernières statistiques connues ne permettent pas d'espérer atteindre. Pour les marchandises ce retard assez net par rapport aux prévisions résulte de la médiocrité de l'activité économique depuis le printemps. Aussi est-il vraisemblable que l'exercice 1977 se terminera comme les précédents par un déficit d'exploitation qui pourrait être du même ordre de grandeur.

C. — LES INVESTISSEMENTS

1. — *Banlieue parisienne.*

1976.

Le programme banlieue parisienne comporte deux financements, l'un dit normal sur emprunt, l'autre dit spécial qui est subventionné par l'Etat et le District puis le Conseil régional d'Ile-de-France.

a) Financement normal.

Le montant des engagements autorisés du programme normal 1976 s'élève à 423,1 millions de francs TTC ; ces engagements intéressent l'accroissement de la capacité et le renouvellement du parc, l'amélioration des conditions de circulation des trains et la modernisation des installations mises à la disposition des voyageurs.

Le montant des crédits de paiement s'élève à 550 millions de francs TTC dont 60 % environ sont affectés au matériel roulant, essentiellement au matériel à étage et aux éléments quadruples 25 kV.

b) Financement spécial.

Le montant des crédits est le suivant :

900,3 millions de francs en autorisations de programme.

514,9 millions de francs en crédits de paiement.

Il s'agit, pour l'essentiel, de compléments de dotations portant sur les opérations Evry, Saint-Quentin, antenne de Roissy, liaison Invalides—Orsay, desserte de Cergy, gare de Lyon 2^e phase.

c) Réalisations physiques.

Les réalisations les plus importantes sont orientées vers les accroissements de débit et l'amélioration du service offert tant pour le matériel que pour les installations fixes.

Dès 1976, mise en service de nouveaux éléments automoteurs 25 000 volts destinés à la desserte de Roissy et de la ligne en cours de modernisation de Saint-Lazare à Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche.

Une commande de 500 voitures à étage a été passée. D'autre part, les opérations d'électrification du groupe III Saint-Lazare entre Bécon et Nanterre-Université se poursuivent (installation de caténaire 25 000 volts).

Les dessertes ferrées réalisées sont les suivantes :

Antenne d'Evry ouverte le 6 décembre 1975 ;

Saint-Quentin-en-Yvelines ouverte le 29 septembre 1975 ;

Antenne de Roissy - Charles-de-Gaulle : 20 mai 1976, comportant 3 gares nouvelles (Sevrans-Beaumont, Villepinte et Aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle).

Une gare nouvelle a été mise en service fin 1976 : Les Champs Forts (banlieue Est).

1977.

a) **Financement normal.**

Le montant des engagements autorisés est de 669 millions de francs ; celui des crédits de paiement est de 665,8 millions de francs.

Ces crédits sont surtout affectés au matériel roulant.

b) **Financement spécial.**

Le montant des crédits est le suivant :

590,5 millions de francs en autorisations de programme.

497,7 millions de francs en crédits de paiement.

Ces crédits portent sur les opérations Gare de Lyon, Massy—Pont-de-Rungis, Invalides—Orsay, Desserte de Cergy, Gare de Lyon 2^e phase.

Une première dotation a été attribuée à la gare du Nord.

c) **Réalisations physiques.**

En 1977, se poursuit la mise en service des nouveaux éléments automoteurs Z 6400 25 000 volts et des rames à étage. L'électrification sur la ligne Paris—Versailles s'est terminée pour la section Paris—Saint-Cloud en septembre 1976 et devait être achevée entre Saint-Cloud et Versailles en septembre 1977.

La desserte ferrée de Massy—Pont-de-Rungis devait être mise en service en 1977.

En ce qui concerne les gares nouvelles, il était prévu l'ouverture en 1977 des gares de Chanteloup et des Ardoines.

2. — *Le réseau principal.*

a) **Les budgets.**

1976 : les investissements se sont élevés à 3 678,6 millions de francs TTC pour les autorisations de programme et à 3 712 millions de francs TTC pour les paiements, soit une augmentation de + 10 % et + 18,9 % respectivement par rapport à 1975.

1977 : le budget s'élève à 4 202,5 millions de francs TTC en autorisations d'engagements et à 4 633 millions de francs TTC en paiements, après modification du taux de la TVA en début d'année ; la progression par rapport à 1976 est de 14,2 % pour les premières et de 24,8 % pour les seconds.

Ces fortes augmentations des paiements résultent d'une part, de l'évolution des prix, et d'autre part, des paiements encore importants d'opérations inscrites dans les « programmes complémentaires énergie » de 1974 et de 1975 :

b) Réalisations physiques :

Le matériel roulant :

Au cours de l'année 1976, la SNCF a pris livraison de 44 locomotives électriques, de 25 autorails 330 kV et de 6 autorails de 660 kV. Les commandes en 1976 et 1977 se sont élevées à 91 locomotives électriques, 25 autorails de 330 kV et 10 autorails de 1 000 kV.

A ces programmes s'ajoute la remise à neuf de 90 autorails destinés au Massif central.

Pour leurs plus grandes parts les investissements pour le matériel voyageurs sont consacrés aux voitures « Corail » ; 600 voitures de ce type ont été livrées en 1976. Par ailleurs, 100 remorques d'autorails sont en cours de construction pour le Massif central.

Les commandes sur ces deux années s'élèvent à 900 voitures et 100 voitures-couchettes.

Du fait de la moyenne d'âge relativement faible des wagons et du niveau du trafic marchandises 500 wagons ont été commandés en 1977 ; en 1976, 1 800 unités ont été incorporées au parc.

Le marché de 85 rames TGV a été passé ; les livraisons des 2 rames de présérie auront lieu en 1978.

Les installations fixes :

Les électrifications sont les investissements les plus importants des programmes de ces deux années ; il s'agit notamment de :

— l'itinéraire de la rive droite du Rhône dont la mise en service s'étalera ainsi :

Miramas—Avignon par Cavaillon : fin 1977 ;

Avignon—Givors par Villeneuve-lès-Avignon : fin 1979 ;

Nîmes—Villeneuve-lès-Avignon (solde des engagements en 1977) : 1980.

— Bordeaux—Montauban (solde des engagements en 1977) : début 1980.

Diverses opérations sont menées conjointement sur ces lignes : installations de blocs automatiques lumineux ; réfection et mise au gabarit des ouvrages d'art ; changement des télécommunications.

De nombreuses opérations ponctuelles d'automatisation sont entreprises pour améliorer la sécurité et la capacité des lignes.

350 kilomètres de lignes ont reçu des blocs automatiques en 1976 ; 833 kilomètres sont en cours d'équipement et 108 kilomètres supplémentaires seront engagés en 1977 (Colmar à Lutterbach, Morcenx à Dax, Aramon à Nîmes).

780 passages à niveau ont été ou seront automatisés et 250 supprimés par des opérations de constructions d'ouvrage d'art ou de déviations routières.

22 postes d'aiguillage modernisés commandant au total 388 aiguilles et 339 signaux (708 itinéraires) ont été mis en exploitation en 1976. Ces opérations se poursuivent en 1977.

En matière d'ouvrages d'art, 510 chantiers ont fonctionné en 1976. Le rythme se poursuit en 1977 avec notamment la réfection de nombreux tunnels (Lutzelbourg, La Motte, Beauvoisine, Limoges-Bénédictins, Saoumes...).

En 1976, au cours de l'exécution de 940 kilomètres de renouvellements de la voie, 860 kilomètres ont été dotés de rails longs.

Enfin des opérations destinées à améliorer les installations liées au trafic seront poursuivies ou lancées :

— réfection et adaptation de bâtiments voyageurs (Vichy, Maubeuge, Toulouse, Montpellier, Provins, Lourdes, Aix-les-Bains, Saint-Pierre-des-Corps, Hendaye...) ;

— meilleure adaptation des dépôts à la traction moderne et aux trafics (Vénissieux, Nevers, Grenoble, Bordeaux, Rennes, Ville-neuve. etc.).

Modernisation des entretiens, chantiers de nettoyage et ateliers sans oublier la modernisation des installations à l'usage du personnel de la SNCF.

c) Récapitulation des investissements.

(En millions de francs.)

DEFENSES	1976	1977
I - Réseau principal		
Matériel roulant, mobilier et outillage	1948	2342
Installations fixes	1532	1879
Ligne rapide Paris - Sud Est	170	387
Participations financières	62	25
Total réseau principal	3712	4633
II 1 - Réseau parisien (financement normal)		
Matériel roulant, mobilier et outillage	335,5	456,5
Installations fixes	214,5	209,3
Total pour le financement normal	550	665,8
2 - Réseau parisien (financement spécial)		
Infrastructures et installations fixes	514,9	497,7
Total pour le financement spécial	514,9	497,7
Total réseau parisien	1064,9	1163,5
Total Général	4776,9	5796,5

d) Financement des investissements.

(En millions de francs.)

FINANCEMENT	1976	1977
1 - Réseau principal		
Autofinancement	1564,8	1694
Récupération de T.V.A.	557,8	678
Emprunt et ressources à dégager	1695,1	2276
Remboursement d'emprunts (-)	- 374	- 335
Variation des approvisionnements	-	-
Contre valeur du matériel acquis en location vente	258,3	320
Prêts du F.D.E.S.	-	-
Total réseau principal	3712	4633
2 - Réseau parisien (financement normal)		
Autofinancement	172,5	183
Récupération de T.V.A.	88,2	99,7
Emprunts et ressources à dégager	338	425,1
Remboursements d'emprunts (-)	- 48,7	- 42
Prêts du F.D.E.S.	-	-
Total pour le financement normal	550	665,8
3 - Réseau parisien (financement spécial)		
Subventions de l'Etat	144,4	35,1
Subventions de la Région d'Ile-de-France	70,1	142,6
Prêts de la Région d'Ile-de-France	51,6	72,6
Affectation du versement de transport	173,1	173
Récupération de T.V.A.	75,7	74,4
Ressources diverses	-	-
Total pour le financement spécial	514,9	497,7
Total réseau parisien	1064,9	1463,5
Total Général	1776,9	5796,5

3. — L'opération Paris—Sud-Est.

La construction de la nouvelle ligne à grande vitesse a été déclarée d'utilité publique par décret du 23 mars 1976.

La fin des travaux avait été prévue pour avril 1982 avec cependant une mise en service du tronçon sud Saint-Florentin, Dijon et Lyon en 1981. Le Gouvernement a demandé à la SNCF d'étaler ses dépenses d'investissements. L'une des conséquences de cette mesure est de reporter à octobre 1983 l'achèvement de la totalité de la ligne et sa mise en service sur toute sa longueur.

L'ouverture du tronçon sud de Saint-Florentin à Lyon, sur lequel les problèmes de circulation des convois sont constatés reste fixée à octobre 1981.

Toutefois le décalage des travaux du tronçon nord, Combs-la-Ville (Paris) à Saint-Florentin, n'affectera pas la mise en circulation des rames TGV, dont 85 ont été commandées, permettant dès 1981 des gains de temps et un confort amélioré sur les itinéraires desservis en utilisant à grande vitesse le tronçon construit.

Le plan de financement se trouve ainsi modifié.

	Avant 1977	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
	(En millions de francs TTC 1977.)							
<i>Lignes nouvelles.</i>								
Engagements :								
Opérations domaniales.....	201							
Tronçon Sud, travaux.....	383	902	650	500	219			
Opérations domaniales.....	106							
Tronçon Nord, travaux.....				212	381	300		
Total	690	902	650	712	600	300		
Paiements	117	429	710	800	746	766	192	94

CHAPITRE II

LA RATP

A. — Le trafic.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution du trafic de la RATP (en millions de voyages effectués) :

	1975	1976	1976/1975	1976 Premier semest.	1977 Premier semest.	1977/1976
Métro urbain (1).....	1 057	1 052	— 0,4 %	561	563	+ 0,3 %
Réseau express régional....	130	130	»	68,6	68,4	— 0,4 %
Réseau routier de Paris....	223	293	+ 31,4 %	150,7	166,2	+ 10,3 %
Réseau routier de banlieue (2).....	347	393	+ 13,3 %	204,2	209,5	+ 2,6 %

(1) Y compris le trafic du funiculaire de Montmartre.

(2) Y compris le trafic des lignes affrétées par la RATP mais non compris les services de tourisme et location.

La croissance du trafic constatée l'année précédente sur l'ensemble du réseau routier s'est poursuivie, mais avec un net fléchissement au cours du premier semestre 1977 (+ 5,9 % contre + 28 % pour le semestre correspondant de 1976), la croissance du trafic des autobus dans Paris restant toutefois supérieure (+ 10,3 %) à celle du trafic de banlieue (+ 2,6 %). Quant au réseau ferré, le trafic se stabilise.

Ces résultats continuent à traduire le « phénomène » carte orange ; en effet, de 600 000 coupons mensuels prévus à l'origine, la vente a atteint 1 174 696 unités en décembre 1976, pour culminer à 1 202 899 en mars 1977 et se stabiliser ensuite aux alentours de 1 190 000 unités.

Les améliorations apportées aux conditions de desserte des différents réseaux (extension du RER et prolongement des lignes du métro urbain pour le réseau ferré et accroissement attendu de

la vitesse commerciale et restructuration des réseaux de banlieue pour les autobus) devraient conduire à maintenir une certaine progression du trafic : une augmentation de 15 % pour le réseau ferré et de 6,8 % pour le réseau routier pendant la période 1978-1982 paraît, dans ce contexte, une hypothèse envisageable.

B. — Situation financière.

Le tableau ci-après donne un résumé du compte d'exploitation pour les exercices 1974, 1975, 1976 et 1977.

	1974	1975	1976	1977
	Résultats définitifs.			Budget révisé.
I. — Recettes.				
	(En millions de francs.)			
Recettes directes.....	1 336,4	1 419,8	1 584,4	1 766
Remboursements pour tarifs réduits	388,5	467	641,8	779
Subvention pour maintien de dessertes déficitaires.....	0,1	6,3	8,5	10
Indemnités compensatrices....	1 398,7	1 614,7	1 757,5	1 817
Recettes accessoires.....	311,6	334,7	420,6	455,9
Report à nouveau.....	»	»	»	65,1
Total	3 435,3	3 841,5	4 412,8	4 893
II. — Dépenses.				
Frais de personnel.....	2 142,5	2 523,9	2 896,5	3 251
Impôts et taxes.....	394,8	279,4	327	367,9
Energie, entretien et divers...	445,3	550,8	649	743,8
Charges financières.....	292,2	381,2	464,2	(1) 425
Annuité de renouvellement...	7(5,7	»	50
Autres dotations (amort. et prov.)	48	46,1	44,5	31,3
Divers	»	»	»	24
Total	3 392,8	3 787,1	4 381,2	4 893
Solde créditeur.....	42,5	54,4	31,6	»
Total	3 435,3	3 841,5	4 412,8	4 893

(1) A partir de 1977 cette rubrique ne comprend plus l'amortissement des emprunts.

La progression de l'ensemble des recettes liées au trafic (recettes directes + remboursements pour tarifs réduits) reste importante : + 14,3 % en 1977 contre + 18 % en 1976 et + 9,3 % en 1975.

Cette évolution résulte à la fois de l'augmentation du trafic et du relèvement des tarifs qui ont été les suivants depuis le 1^{er} janvier 1976 :

Au 1^{er} juillet 1976 :

— le module d'application (prix du billet de 2^e classe en carnet) est passé de 0,90 à 1 F, soit une augmentation de 11,1 % ;

— le module de base de la carte hebdomadaire est passé de 0,80 F à 0,90 F, soit une augmentation de 12,5 %, ce qui a porté le coût de la CHT (métro) de 6,50 à 7,20 F et celui de la carte orange (2 zones) de 40 à 45 F.

Au 1^{er} juillet 1977 :

— le module d'application est passé de 1 à 1,10 F, soit une augmentation de 10 % ;

— le module de base de la carte hebdomadaire de travail est passé de 0,90 à 0,9585 F, soit une augmentation de 6,5 % ce qui a porté le coût de la CHT (métro) de 7,20 à 7,80 F et celui de la carte orange (2 zones) de 45 à 48 F.

Cependant la généralisation de la carte orange a amené une augmentation relativement plus faible des recettes directes (+ 32 % en trois ans) tandis que les remboursements pour tarifs réduits étaient multipliés par deux en trois ans. Le tableau ci-dessous montre bien la part très importante prise par la carte orange dans les remboursements pour tarifs réduits :

Remboursements pour tarifs réduits.

	1976	1977
Carte orange.....	416,7	524
Carte hebdomadaire de travail.....	146,6	136
Emeraude-Améthyste	18,8	34,5
Autres	59,7	84,5
Total	641,8	779

L'ensemble des concours apportés par l'Etat, les collectivités locales et les entreprises de la région Ile-de-France (par le biais du versement de transport) se présente ainsi :

	1976	1977	1978
(En millions de francs.)			
Etat (1) :			
Indemnité compensatrice.....	1 230,3	1 271,9	1 434
Remboursement tarifs réduits.....	52,3	59,2	69
Villes nouvelles.....	7,7	10,9	10
Total	1 290,3	1 341,1	1 504
Collectivités locales :			
Indemnité compensatrice.....	527,3	545,1	
Remboursement tarifs réduits.....	41,8	59,9	
Total	569,1	605,0	
Versement de transports :			
Remboursement tarifs réduits (carte orange et carte hebdomadaire de travail).....	548,3	660,0	
Total général.....	2 407,7	2 606,1	

(1) Pour 1976 et 1977 il s'agit des versements qui diffèrent des crédits prévus au budget (1 280 millions de francs en 1976 et 1 466 en 1977 pour le total).

On voit que, contrairement à ce qui se passe pour la SNCF, les concours apportés à la RATP ne croissent pas dans des proportions anormales. Cependant, ces concours restent très importants. On en aura une idée lorsque l'on saura que le module permettant, pour 1977, l'équilibre financier sans indemnité compensatrice devrait être de 1,93 F, alors que le module effectivement appliqué a été de 1 F au premier semestre et de 1,10 F au deuxième semestre.

C. — Les investissements.

Les investissements de la RATP comportent d'une part des opérations d'extension des réseaux, d'autre part des opérations de modernisation.

1. — Les opérations d'extension.

a) RER :

Le tronçon central Auber—Nation du RER, la prolongation de la ligne de Sceaux au Châtelet et l'antenne de Marne-la-Vallée jusqu'à Noisy-le-Grand Mont d'Est seront inaugurés le 8 décembre par le Président de la République et mis en service le lendemain.

L'interconnexion des réseaux SNCF et RATP à gare du Nord, gare de Lyon et Nanterre permet la création du réseau RER prévu pour relier à Paris les villes nouvelles et les grands équipements, de la façon la plus économique possible, en injectant dans les tunnels à grand gabarit de Paris intra-muros les trains de banlieue SNCF jusqu' alors terminés dans des gares cul-de-sac.

Le réseau RER interconnecté permet ainsi :

- une meilleure accessibilité aux emplois et équipement de la zone centrale (Paris et La Défense) ;
- des moyens de liaisons rapides de banlieue à banlieue ;
- la suppression des points noirs constitués par les correspondances avec le métro aux gares cul-de-sac ;
- la décongestion de l'ensemble du réseau de métro dans Paris.

Les deux aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et Orly seront desservis par le RER, ce qui permettra aux passagers aériens d'accéder commodément à la zone centrale, ou de se rendre d'un aéroport à l'autre.

Le trafic journalier des dessertes Orly-Rail et Roissy-Rail en 1976 a été respectivement d'environ 1 200 et 5 000 voyageurs.

L'intégration des liaisons dans le réseau RER devrait entraîner une croissance sensible de ces trafics.

Les études se poursuivent pour fournir tous les éléments du choix entre les différentes solutions possibles pour la desserte par le RER de l'aéroport d'Orly.

En 1977, la RATP a entrepris les travaux pour la construction d'une deuxième section de la ligne de Marne-la-Vallée et pour le prolongement de la ligne de Sceaux à la gare du Nord.

b) Prolongement des lignes de métro :

L'extension du métro dans la zone dense fortement urbanisée se poursuit activement.

L'année 1976 a été marquée par la mise en service d'une nouvelle transversale Nord-Sud, constituée par la jonction des lignes n° 13 Champs-Élysées—Carrefour Pleyel et n° 14 Invalides—Porte de Vanves entre Champs-Élysées et Invalides et leurs prolongements respectifs au Nord jusqu'à Saint-Denis Basilique—Hôtel de Ville et au Sud jusqu'à Châtillon Montrouge.

Le plan d'entreprise 1978-1982 de la RATP distingue trois séries d'opérations :

— la poursuite des sections dont la construction est engagée :

Section et date de mise en service :

Ligne 7. — Porte de la Villette—Fort d'Aubervilliers :
fin 1979 ;

Ligne 10. — Porte d'Auteuil—Boulogne Pont de Saint-Cloud :
fin 1980 ;

Ligne 13 bis. — Porte de Clichy—Asnières—Gennevilliers I :
printemps 1980 ;

Ligne 13. — Châtillon—Montrouge—Châtillon II : fin 1981 sous réserve d'une définition rapide des projets d'urbanisme.

— une première tranche nouvelle constituée d'opérations prioritaires prises en considération dans le programme triennal proposé par le conseil régional à l'Etat, et susceptibles d'être engagés avant 1981.

Ligne 7. — Porte d'Italie—Villejuif ;

Ligne 5. — Eglise de Pantin—Bobigny ;

Ligne 7. — Fort d'Aubervilliers — La Courneuve - Quatre Routes ;

Ligne 4. — Porte d'Orléans—Mairie de Montrouge.

— une deuxième tranche groupe l'ensemble des autres opérations projetées et à l'étude, parmi lesquelles certaines pourront être engagées entre 1979 et 1982, et pour lesquelles des solutions d'attente, comme des lignes d'autobus en site propre, peuvent être envisagées :

Ligne 1. — Prolongement à La Défense ;

Ligne 4. — Prolongement à Bagneux ;

Ligne 5. — Déviation par Gare de Lyon ;

Ligne 8. — Prolongement à Parc Régional ;

Ligne 9. — Prolongement à Rosny ;

Ligne 10. — Prolongement à Ivry ;

Ligne 11. — Prolongement à Romainville ;

Ligne 13. — Prolongement à Stains au Nord, et à Vélizy au Sud ;

Ligne 13 bis. — Prolongement à Gennevilliers.

2. — Modernisation du réseau ferré.

Les améliorations du réseau ferré ont porté à la fois sur le matériel roulant, le service en ligne, le service en station et les ateliers.

a) La ligne n° 13 a été entièrement équipée de matériel moderne de type MF 67 — matériel moderne à roulement classique — et la ligne n° 8 l'a été à 60 %. Le matériel antérieur à 1938 n'entre plus que pour 33 % dans la composition du parc.

En 1976, 232 voitures de type MF 67 ont été livrées. La RATP a également lancé un ordre de livraison de 250 voitures de type MF 77.

En 1977, la RATP a reçu l'autorisation d'engager une commande de matériel roulant MF 67 de 95 millions de francs et une de MF 77 pour 381 millions de francs.

La RATP et la SNCF ont passé conjointement le marché relatif au matériel MI 79, matériel destiné à l'interconnexion.

En 1978 sera entreprise la *modernisation du matériel* sur pneumatiques de la ligne n° 11, mis en service en 1957. Ce dernier, en service depuis vingt ans, est l'un des plus anciens matériels dits modernes ; il sera remplacé par des rames MP 73 très récentes.

b) Les efforts en vue d'une meilleure fiabilité du mouvement des trains se sont poursuivis avec la mise en place du pilotage automatique sur la ligne n° 8.

En 1977, seront mis en service les ~~pilotages automatiques~~ sur les lignes 7, 12 et 13 et en 1978 sur la ligne n° 5.

Sur la ligne n° 2, le démarrage des travaux est prévu en 1978.

En outre le renouvellement des commandes centralisées des lignes n° 1 et 7 sera entrepris :

— ligne n° 1. — Il s'agit de remplacer une installation, mise en service en 1967, qui relève d'une technologie dépassée et comporte des composants anciens dont la fabrication est actuellement arrêtée ;

— ligne n° 7. — Cette ligne n'était équipée que d'un PCC réduit à quelques fonctions. Il s'agit de rendre ce PCC conforme à la structure normalisée et d'automatiser l'installation de départs programmés.

c) L'amélioration du service offert dans les stations s'est traduite par la mise en service de 31 escaliers mécaniques, la construction de 18 ventilateurs et la rénovation complète de 6 stations. Des opérations plus ponctuelles ont consisté en la création de 900 emplacements de garage pour des véhicules à deux roues dans les stations du RER et de la ligne de Sceaux, l'installation de 130 plans de quartier dans 33 stations.

En 1977, 15 escaliers mécaniques devront être installés, 17 stations doivent être rénovées et 26 postes de ventilation installés.

Pour les prochaines années il est prévu de poursuivre l'amélioration du confort en station :

— poursuite des programmes de construction d'*ouvrages de ventilation* pour atteindre l'objectif : ne pas dépasser dans les stations une température moyenne de 5° supérieure à la température moyenne extérieure du mois le plus chaud (une dizaine d'ouvrages par an à construire) ;

— de *rénovation des stations* (une dizaine par an) ;

— d'*établissement d'escaliers mécaniques* (cinq appareils supplémentaires chaque année).

3. — *Modernisation du réseau routier.*

a) *Matériel roulant :*

En 1976, la RATP a reçu livraison de 304 autobus standard, dont 90 à plate-forme centrale et 10 à plate-forme arrière ouverte.

Un marché de 360 nouvelles voitures a été passé en juillet, 400 autobus supplémentaires ont été équipés d'un radio téléphone.

En 1977, a été engagée une commande de 390 autobus à gabarit normal.

b) Terminus et gares routières :

Une importante gare routière a été mise en service à Saint-Denis Porte de Paris. Une commande locale automatique des départs y a été installée ainsi qu'au terminus de la ligne n° 47 au Kremlin-Bicêtre. En 1977, les terminus routiers de Val-de-Fontenay, Neuilly-Plaisance, Noisy-le-Grand Mont-d'Est seront mis en service.

c) Dépôts :

La construction du nouveau dépôt de Nanterre est terminée.

Les travaux de modernisation des dépôts de Flandre et de Montrouge sont également achevés.

En 1977, les travaux de modernisation de Malakoff vont démarrer.

Le plan d'entreprise de la RATP qui constitue un document de planification et de gestion internes de la Régie a grandement facilité la mise au point de ces programmes par les Pouvoirs publics (Etat et région d'Ile-de-France).

Programme d'investissements RATP 1975, 1976, 1977.

(En millions de francs.)

TITRES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1975	1976	1977 prévisions	1975	1976	1977 prévisions
1. — Extensions des réseaux.....	941,75	1 009	882,50	567	703,05	828,85
2. — Amélioration de l'exploitation.	247,40	445,95	291,90	310,40	351,40	329,45
3. — Modernisation et gros entretien.	236,45	315	362	216,20	241,30	289
4. — Commandes de matériels rou- lants	493,40	617,70	741,60	333,25	415,35	492,20
5. — Participations financières.....	3,50	»	»	3,50	»	»
6. — Amortissements financiers des emprunts	»	»	»	»	»	122
Total HT	1 922,50	2 387,65	2 278	1 430,35	1 711,10	2 061,50
TVA	318,50	385,35	355	229,65	263,50	270,50
Total TTC.....	2 241	2 773	2 653	1 660	1 979,70	2 332

Financement des investissements de la RATP.

RESSOURCES de financement.	REALISATIONS 1976		PREVISIONS 1977		VARIATIONS en pourcentage.
	En millions de francs.	En pourcentage.	En millions de francs.	En pourcentage.	
Autofinancement	325	19	458	23,6	+ 40,9
Dont versement de transport.....	325	19	380	19,6	+ 16,9
Ressources définitives.....	514,7	30,1	609	31,4	+ 18,3
Dont :					
Subvention Etat.....	271,7	15,9	269,5	13,9	— 0,8
Subvention région.....	242	14,2	312,5	16,1	+ 29,1
Versement de transport.....	>	>	27	1,4	>
Emprunts	849,4	49,6	872,5	45	+ 2,7
Dont :					
FDES	300	17,5	330	17	+ 10
Région d'Ile-de-France.....	129	7,5	182,3	9,4	+ 41,3
Marché financier.....	420,4	24,6	457,7	23,6	+ 8,9
Remboursements d'emprunts (—).....	>	>	97,5	— 5	>
Aide fiscale à l'investissement.....	23	1,3	>	>	>
Total hors taxes.....	1 711,1	100	1 939,5	100	+ 13,3

CHAPITRE III

Les transports routiers.

I. — LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

1. — *Evolution des trafics.*

Le secteur des transports routiers de marchandises avait connu dès l'automne 1975 une reprise d'activité, les autres modes étant encore profondément marqués par la crise.

Cette reprise d'activité n'a fait que s'amplifier au fil de l'année 1976, sans toutefois atteindre le niveau de 1974, en raison de la stagnation dans le bâtiment et les travaux publics, gros fournisseur de tonnages à courte distance (environ la moitié du tonnage total transporté par route).

Ainsi la production de tonnes-kilomètre par les véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile, a-t-elle été supérieure de 7 % à celle de 1975 qui était en retrait de 10 % sur celle de 1974. Au cours de la même année la SNCF a elle aussi assuré une production de tonnes-kilomètre supérieure de 7 % à celle de l'année précédente, le chiffre de celle-ci était en retrait de 17 % sur 1974.

Les trafics routiers soumis à feuille de route, c'est-à-dire le transport public de lots de plus de 3 tonnes à plus de 150 km, qui représentent un peu moins de 30 % du trafic total visé plus haut et un peu moins de 50 % du seul trafic public, ont progressé de 20 % pendant le même temps, tandis que les tonnages chargés dans les Bureaux régionaux de frets (bureaux fournissant essentiellement des frets de retour aux transporteurs publics) dépassaient de 28 % le niveau de 1975.

On a pu assister au milieu du premier semestre de 1977 à un ralentissement de cette progression qui débouche maintenant sur une stagnation d'activité.

2. — *Evolution des tarifs.*

Les barèmes de la tarification routière obligatoire avaient été relevés de 5,127 % au 1^{er} septembre 1975, ils ont été relevés ensuite de 5,127 % au 1^{er} mars 1976.

Au 1^{er} juillet 1976 intervenait une majoration modulée :
de + 3,821 % pour les trafics assurés jusqu'à 400 kilomètres,
et + 5,127 % pour les trafics dépassant cette distance.

Deux majorations avaient été prévues au cours de l'année 1977 :
l'une de 3,821 % a été rendue applicable au 20 février 1977, l'autre
de 2,531 % l'a été à compter du 1^{er} juillet 1977.

3. — Répartition du trafic de marchandises au cours des cinq dernières années.

Evolution du trafic de marchandises selon le mode de transport.

Tonnes transportées (en millions).

	ROUTE		SNCF		VOIES navigables.		OLEODUCS		ENSEMBLE	
	Tonnages.	Pourcentage.	Tonnages.	Pourcentage.	Tonnages.	Pourcentage.	Tonnages.	Pourcentage.	Tonnages.	Pourcentage.
1972	1 084	77,8	246	12,9	109	5,7	69	3,6	1 908	100
1973	1 529	77,4	258	13,1	109	5,5	80	4	1 976	100
1974	1 550	77,5	266	13,3	109	5,5	74	3,7	1 999	100
1975	1 357	76,8	249	14,1	96	5,4	66	3,7	1 768	100
1976	1 427	78,4	227	12,5	93	5,2	71	3,9	1 818	100

Tonnes kilomètres (en milliards).

	ROUTE		SNCF		VOIES navigables.		OLEODUCS		ENSEMBLE	
	Tkm.	Pourcentage.	Tkm.	Pourcentage.	Tkm.	Pourcentage.	Tkm.	Pourcentage.	Tkm.	Pourcentage.
1972	74,6	39,9	68,6	36,6	14,2	7,6	29,7	15,9	187,1	100
1973	83,1	40,5	73,9	36	13,8	6,7	34,6	16,8	205,4	100
1974	87,4	41,4	77,1	36,5	13,7	6,5	33,1	15,6	211,3	100
1975	78,5	43	64	35	12,1	6,6	28	15,4	182,6	100
1976	83,9	43	68,5	35,1	12	6,1	30,8	15,8	195,2	100

Le tableau ci-dessus fait ressortir la progression régulière du trafic assuré par la route, la réduction corrélatrice de la part du trafic ferroviaire et des trafics assurés par les voies navigables.

On constate en outre que la crise pétrolière, qui explique, avec le ralentissement d'activité du BTP depuis trois ans, les mauvais résultats de la voie d'eau, a freiné la progression régulière de la part des transports par conduite.

II. — LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

1. — *Trafic.*

Alors que les données sur l'activité ferroviaire sont rapidement connues, celles qui concernent les transports routiers de voyageurs ne sont disponibles qu'avec un certain retard. Les dernières statistiques précises dont on dispose traduisent une régression nette des lignes régulières. Leur nombre a été ramené en l'espace de cinq ans de 11 300 en 1970 à 10 200 au 31 décembre 1974. Il convient toutefois de préciser que cette réduction s'est accompagnée d'un allongement des parcours traduisant probablement une restructuration des réseaux.

Cette évolution qui est préoccupante est la conséquence d'une utilisation croissante de la voiture individuelle et de l'émigration rurale et semble s'accroître.

A l'inverse, les services occasionnels et les services spéciaux de transports scolaires poursuivent une progression de l'ordre de 10 % par an sur la même période.

Enfin, bien que l'on ne dispose pas pour l'heure d'éléments statistiques précis à leur égard, on a assisté ces dernières années à un développement des transports privés de personnel effectués par les établissements industriels et commerciaux eux-mêmes.

Une enquête a été lancée par la Direction des transports terrestres pour cerner plus précisément ce phénomène.

2. — *Tarifs.*

Depuis 1964, les hausses de tarifs sont plafonnées à des taux fixés par le Ministre chargé des transports ; en 1976, ces hausses autorisées ont été :

- pour les services réguliers de :
 - 5 % au 1^{er} mai ;
 - 2,5 % au 1^{er} septembre.
- pour les transports scolaires de :
 - 3 % au 1^{er} janvier ;
 - 4 % au 1^{er} avril ;
 - 4 % à la rentrée de septembre 1976.

Ces taux ont été fixés en tenant compte de l'évolution des différents éléments entrant dans la composition du coût moyen d'exploitation.

En 1977, les hausses maximum ont été fixées dans la limite des 6,5 % autorisée par le Gouvernement :

- pour les services réguliers de :
 - 4 % au 15 février ;
 - 2,5 % au 1^{er} juillet.
- pour les transports scolaires de :
 - 2 % au 1^{er} mai ;
 - 4,5 % au 15 septembre.

CHAPITRE IV

La batellerie.

Le trafic des voies navigables françaises connaît, à l'heure actuelle, une certaine stagnation et même, du fait du ralentissement de l'activité économique, une régression depuis 1975, comme en témoigne le tableau ci-après :

ANNEES	EN MILLIONS de tonnes.	EN MILLIONS de tonnes-kilomètres.
1967	97,6	12 960
1968	101,7	13 250
1969	110,2	14 600
1970	110,3	14 600
1971	106,6	13 774
1972	108,7	14 155
1973	108,9	13 800
1974	109,3	13 740
1975	95,6	12 078
1976	92,8	11 983
1976 (premier semestre).....	48,7	6 443
1977 (premier semestre).....	46,0	5 512

L'ensemble du trafic a diminué en tonnage de 12,5 % en 1975 puis de 3 % en 1976 et encore de 5,5 % au cours du premier semestre de 1977.

Cette régression se traduit par une baisse plus ou moins sensible de chacun des différents secteurs d'activité du trafic fluvial. Aussi, en ce qui concerne l'ensemble du réseau (Rhin et Moselle compris), le trafic intérieur, contrairement à la tendance des années antérieures, diminue un peu moins vite (— 11,7 % en 1975 et — 1,7 % en 1976) que le trafic international, remontant ainsi à 57 % du trafic total.

Le trafic sur le Rhin et la Moselle qui avait baissé moins fortement en 1975 que les autres trafics, baisse au contraire beaucoup plus fortement en 1976 (— 9,6 %) en raison de l'effondrement des exportations de matériaux de construction (— 16 %).

L'évolution du trafic est également très variable selon la nature des produits :

— le groupe des matériaux de construction qui reste prédominant (46 % du total en tonnage mais seulement 31 % en tonnes-kilomètres) poursuit la nette régression observée depuis 1970. Il a encore diminué de 11 % en 1975 et de 9,6 % en 1976 ;

— les produits pétroliers dont le trafic avait baissé de 9,4 % en 1975 se redresse légèrement : + 0,8 % en 1976 ;

— le redressement est semblable pour les produits agricoles : — 17,9 % en 1975 et + 3,8 % en 1976 malgré la chute du trafic des céréales (— 4,9 %) du fait de la sécheresse ;

— pour les combustibles minéraux la situation est meilleure, seulement — 6,8 % en 1975 et un net rattrapage, + 8,7 % en 1976 ;

— pour les marchandises diverses : très forte baisse en 1975 (— 20,6 %) et léger redressement en 1976 : + 6,6 %.

Ces évolutions du trafic sont une des nombreuses conséquences de la grave crise économique qui a frappé notre pays comme l'ensemble des économies occidentales.

Il n'en demeure pas moins que nos équipements fluviaux restent sous-utilisés alors qu'ils sont particulièrement économiques notamment pour l'énergie et qu'ils recèlent de vastes possibilités de développement.

CHAPITRE V

Les transports urbains.

A. — LES RÉSEAUX ROUTIERS

L'évolution du trafic et des services sur les principaux réseaux de transports urbains est retracée dans le tableau ci-après.

Le trafic et les services des réseaux de transports urbains en 1976.

RESEAUX	VOYAGEURS TRANSPORTES (en millions).			KILOMETRES/VEHICULES (en millions).		
	1976	1975	Pourcentage de variation.	1976	1975	Pourcentage de variation.
Lyon	171,48	172,91	— 0,83	32,14	31,64	+ 1,58
Marseille (1).....	89,98	90,21	— 2,55	22,68	22,04	+ 2,90
CGIT	29,37	30,60	— 4,12	7,36	7,07	+ 4,10
Lille :						
ELRT	20,08	20,26	— 0,88	5,63	5,68	— 0,88
Bordeaux	55,92	52,60	+ 6,31	14,43	13,30	+ 8,50
Toulouse	50,00	47,35	+ 5,60	13,34	13,45	— 0,82
Nantes	28,89	27,61	+ 4,64	7,23	6,74	+ 7,27
Rouen	16,86	16,26	+ 3,69	5,47	4,90	+ 11,63
Nice	31,70	29,51	+ 7,42	5,92	5,62	+ 5,34
Toulon	16,98	16,05	+ 5,79	3,76	3,13	+ 20,13
Strasbourg	33,94	33,77	+ 0,50	8,49	8,19	+ 3,66
Grenoble	26,13	23,53	+ 11,05	8,60	7,58	+ 13,46
Saint-Etienne	41,63	42,82	— 2,78	5,97	5,91	+ 1,01
Nancy	23,10	22,44	+ 2,94	5,68	5,21	+ 9,02
Le Havre	16,47	12,96	+ 27,08	4,06	3,75	+ 8,27
Valenciennes	11,61	12,28	— 5,46	2,89	2,89	0
Clermont-Ferrand	14,62	14,42	+ 1,39	3,65	3,54	+ 3,11
Tours	22,03	13,71	+ 17,74	5,17	4,45	+ 16,18
Mulhouse	15,72	14,80	+ 6,22	5,94	5,19	+ 14,45
Rennes	15,07	13,93	+ 8,18	3,87	3,16	+ 22,47
Dijon	19,56	17,55	+ 11,45	4,29	3,79	+ 13,19
Montpellier	13,53	12,29	+ 10,09	3,05	2,55	+ 19,61
Brest	14,85	12,62	+ 17,67	3,39	2,86	+ 18,53
Reims	18,81	13,98	+ 34,55	3,68	3,02	+ 21,85
Metz	12,15	12,74	— 4,63	2,99	2,67	+ 11,99
Le Mans	7,22	7,17	+ 0,70	1,60	1,44	+ 11,11
Limoges	13,76	13,16	+ 4,56	3,55	3,20	+ 10,94
Amiens	9,45	8,71	+ 8,50	1,59	1,43	+ 11,19
Orléans	6,70	6,86	— 2,33	2,33	2,27	+ 2,64
Angers	10,37	9,28	+ 11,75	3,07	2,46	+ 24,80
Caen	13,58	9,14	+ 48,58	3,63	2,31	+ 57,14
Besançon	13,68	12,88	+ 6,21	5,62	5,55	+ 1,26
Poitiers	3,88	3,71	+ 4,58	1,08	1,02	+ 5,88
Total général.....	889,12	853,11	+ 4,22	212,15	198,01	+ 7,14

(1) Marseille : 5 grèves de 24 heures.

La variété des situations est *considérable*, la seule règle générale étant que les réseaux sont tous déficitaires. Mais l'ampleur du déséquilibre et la façon dont il est financé diffèrent profondément d'une ville à l'autre.

Le tableau ci-dessous indique, pour les dix agglomérations dans lesquelles existait un versement des employeurs en 1976 et pour lesquelles les charges des réseaux étaient les plus élevées, le montant total des dépenses, le déficit couvert par les collectivités locales, le rapport entre ces deux données; ainsi que le montant du versement de transport. Il faut signaler que celui-ci n'est utilisé au niveau de l'exploitation que pour la couverture des réductions tarifaires consenties aux salariés, l'essentiel étant consacré aux investissements et à la promotion.

**Rapport des charges totales d'exploitation et du déficit financé
par les collectivités locales
et versement de transport dans 10 agglomérations de province.**
(En milliers de francs.)

VILLES	CHARGES totales : A.	DEFICIT payé par les collectivités locales : B.	B/A en pourcentage.	VERSEMENT de transport.
Lyon	223 913	54 893	24,5	118 000
Marseille	206 303	77 631	37,6	113 000
Toulouse	109 183	42 105	38,6	47 766
Lille	97 520	3 936	4	91 500
Bordeaux	92 001	1 796	2	36 430
Strasbourg	68 558	3 691	5,9	33 400
Nice	59 909	»	»	14 509
Grenoble	48 822	10 878	22,3	37 277
Saint-Etienne	47 466	5 235	11	15 633
Rouen	35 418	1 307	3,7	»

Dans l'ensemble des vingt-huit agglomérations qui ont institué le versement du transport, la dispersion est extrême. Pour les très grandes villes, la proportion de l'insuffisance des recettes par rapport aux charges totales de fonctionnement avant compensations

tarifaires et financement par les collectivités locales va de 58 % à Toulouse à 26,3 % à Nice en passant par Marseille (41 %) et Lyon (33,7 %). Dans le réseau des villes moyennes, les écarts sont encore plus grands : le déficit brut atteint 61,8 % à Angers ; il n'est que de 13,8 % à Nîmes.

La part de l'insuffisance des recettes dans le compte d'exploitation n'est d'ailleurs pas un indice de bonne ou de mauvaise gestion : la configuration de l'agglomération et la qualité du service offert influent considérablement sur le déficit.

Dans ces conditions, la moyenne des charges supportées par les collectivités locales n'est pas totalement significative : on constatera, néanmoins, que dans ces vingt-huit agglomérations les collectivités locales ont payé en 1976 aux réseaux 252 millions de francs de subventions d'équilibre, soit environ 19 % des charges totales d'exploitation ; en région parisienne, les collectivités locales ont acquitté 734 millions de francs représentant 11,5 % des dépenses. Ces chiffres montrent suffisamment que l'aide de l'Etat ne suffit pas à exonérer les collectivités locales parisiennes de charges extrêmement lourdes.

Enfin, toujours en se référant aux mêmes vingt-huit agglomérations de province, le versement de transport a produit 653 millions de francs en 1976 dont 90 millions de francs (13,8 %) ont été utilisés pour des compensations tarifaires, 338 millions de francs (51,7 %) pour financer des investissements, 83 millions de francs (12,8 %) attribués à des actions de promotion et 142 millions de francs (21,7 %) reportés. La répartition est donc très différente de celle de la région parisienne, la part consacrée à l'investissement étant beaucoup plus forte en province : ce phénomène s'explique par le financement des emprunts pour les métros de Lyon et Marseille sur le versement de transport de ces deux villes.

B. — LES MÉTROS DE MARSEILLE, LYON ET LILLE

1. — *Métro de Marseille.*

a) Historique :

Le 25 mars 1971, le Comité interministériel pour l'aménagement du territoire a accepté le principe de la construction d'une première ligne de métro à Marseille, et a demandé qu'elle fasse

l'objet d'un concours international. La ville de Marseille a lancé ce concours en juillet 1971. Le 21 juillet 1972, le Conseil municipal de Marseille, conformément aux propositions du jury, a décidé de confier le marché de génie civil et de déplacements de réseaux au groupement Quillery et celui du matériel roulant et de divers équipements à la SGTE, les autres marchés faisant l'objet de différents appels d'offres successifs. Les travaux ont débuté en 1973.

b) Les caractéristiques techniques des infrastructures sont les suivantes :

La longueur des voies est de 9,5 kilomètres et le nombre des stations de 12.

— 6,5 kilomètres sont en tunnel de la « Place Castellane » jusqu'aux « Chartreux » (neuf stations souterraines), 2 kilomètres jusqu'à « Frais Vallon », au niveau du sol sur le terre-plein central de l'autoroute S 8 (en construction), avec une station intermédiaire à « Malpassé » ;

— 1 kilomètre est en viaduc jusqu'à la station « La Rose ». Les bâtiments d'exploitation, garages d'exploitation, les bâtiments Petite révision et Grande révision, constituant les Ateliers du métro, sont situés à la station « La Rose ».

Les principales difficultés de construction se rencontrent dans les parties souterraines ; elles sont causées par l'hétérogénéité des diverses couches géologiques du sous-sol marseillais. Des effondrements de galerie, des affaissements de terrain, des nappes gazeuses ont gêné la bonne marche des travaux.

Les trains sont constitués de trois voitures à roulement sur pneumatiques : deux motrices avec cabine de conduite et une remorque, d'une capacité de 352 voyageurs.

Les hypothèses actuelles de fréquentation de la première ligne de métro sont de 30 millions de voyages annuels en 1978, et de 54 millions en 1983.

c) Calendrier de réalisation :

Le planning des travaux est globalement respecté ; la mise en service de la ligne sera faite en deux parties :

— « La Rose—Saint-Charles » a été mise en service le 26 novembre 1977 ;

— et « Saint-Charles—Castellane » le sera au début de 1978.

d) Coût et financement de l'opération :

L'évaluation du coût du métro selon le jury du concours était de 643,775 millions de francs (hors taxes) aux conditions économiques de janvier 1972. Dans les mêmes conditions, le coût du métro est actuellement évalué à 666 millions de francs.

Plan de financement.

	CUMUL jusqu'à fin 1975.	1976	1977	1978	TOTAL
	(En millions de francs.)				
Dépense totale francs 1 ^{er} jan- vier 1972 (HT)..	238,740	225,453	173,920	27,846	665,959
Dépense totale francs courants (HT)	347,417	381,862	313,111	54,020	1 096,410
Crédits de paie- ment subvention Etat	114,415	125,032	26,553	13	279

Le chiffre de 279 millions de francs correspond à l'estimation du montant de la subvention de l'Etat réévaluée selon la formule convenue au moment de la fixation à 210 millions de francs (francs 1^{er} janvier 1972) du montant de la subvention forfaitaire.

La part de la dépense prise en charge sur le plan local bénéficie de prêts de la Caisse des Dépôts et Consignations et de la CAECL.

La charge des emprunts contractés est répartie entre la ville de Marseille (78,5 %) et le département des Bouches-du-Rhône (21,5 %).

Le montant de la TVA prélevé sur les travaux d'investissement sera restitué à l'organisme chargé de l'exploitation du métro.

2. — *Métro de Lyon.*

a) Historique :

Le 25 mars 1971, le Comité interministériel pour l'aménagement du territoire a accepté le principe de la construction d'une première ligne de métro à Lyon et demandé qu'elle fasse l'objet d'un concours international. Le Syndicat des transports en commun

de la région lyonnaise (TCRL) a lancé ce concours en juin 1971, et les offres ont été remises en janvier 1972. Le jury a déposé en avril 1972 ses conclusions ; le choix du groupement d'entreprises pilotes par la Société générale d'entreprise ayant été confirmé le 17 novembre 1972 par le Syndicat des TCRL, une convention fixant l'objet, la date limite d'approbation, les prix et le montant des divers marchés à passer a été signée le 25 février 1974 à la suite d'une longue mise au point des marchés, d'un examen de la commission spécialisée des marchés en janvier 1974. Les travaux ont commencé en 1973.

b) **Caractéristiques techniques de l'ouvrage :**

La longueur du réseau est de 10,3 kilomètres. Il comporte une ligne A Perrache—Bonnevay de 8,9 kilomètres avec treize stations et une ligne B Charpennes—Part-Dieu de 1,4 kilomètre avec trois stations (la station Charpennes étant commune avec la ligne A).

La présence d'une nappe phréatique très peu profonde (en général à environ 4 mètres de la surface) a déterminé le choix de la solution galerie à faible profondeur. On a dû tenir compte de la présence de cette nappe dans le choix de la méthode de réalisation du cadre en section continue (parois moulées ou palplanches, béton de propreté, problèmes d'étanchéité).

Chaque rame sera constituée de trois voitures, deux motrices encadrant une remorque, d'une capacité de 371 places.

Les prévisions de trafic annuel sont comprises entre 36 millions et 48 millions de voyageurs durant les premières années d'exploitation.

c) **Calendrier de réalisation :**

Le planning des travaux est globalement respecté. Au 1^{er} juillet 1977, le pourcentage global de réalisation de l'ouvrage peut être estimé approximativement à 86 %.

La mise en service de la première ligne est prévue pour le mois de mai 1978.

d) **Coût et financement de l'opération :**

L'évaluation du coût du métro, selon les résultats du concours, était de 556,4 millions de francs (hors taxes) aux conditions économiques de janvier 1972. Le coût résultant de la convention du

25 février 1974 était de 714,2 millions de francs aux mêmes conditions économiques. L'augmentation de coût de l'ouvrage était due notamment à diverses modifications du projet retenu :

- augmentation du gabarit de la section courante de 3,70 mètres à 3,90 mètres de hauteur;
- enfoncement du profil en long;
- allongement des quais de 50 à 70 mètres.

Le projet finalement retenu par le maître d'ouvrage est actuellement évalué à 817,7 millions de francs (aux conditions économiques de janvier 1972).

Plan de financement.

	CUMUL jusqu'à fin 1975.	1976	1977	1978	TOTAL
	(En millions de francs.)				
Dépense totale francs 1 ^{er} janvier 1972 (HT)..	425,2	183,8	152,4	56,3	817,7
Dépense totale francs courants (HT)	616,7	312,6	294,2	112,6	1 336,1
Crédits de paiement subvention Etat	152,94	84,890	14,828	6	258,65

Le chiffre de 258,65 millions de francs correspond à l'estimation du montant de la subvention de l'Etat réévaluée selon la formule convenue au moment de la fixation à 200 millions de francs (francs 1^{er} janvier 1972) du montant de la subvention forfaitaire.

La part de la dépense prise en charge sur le plan local bénéficie de prêts de la Caisse de Dépôts et Consignations et de la CAECL.

La charge des emprunts contractés est répartie entre la Communauté urbaine de Lyon et le département du Rhône (regroupement dans le Syndicat des transports en commun de la région lyonnaise, Maître d'ouvrage).

3. — *Métro de Lille.*

La Communauté urbaine de Lille a adopté le 29 mars 1974 le principe d'une première ligne de transports en commun en site propre entre la ville nouvelle de Lille-Est et le Centre hospitalier régional en passant par la gare et le centre de Lille.

Le projet retenu le 27 juin 1975 a les caractéristiques suivantes :

- la longueur de la ligne sera de 12,6 kilomètres ;
- le matériel roulant utilisé sera de type VAL, construit par la Société des Engins Matra, c'est-à-dire un métropolitain léger sur pneus et à gabarit réduit.

La mise en service de la première ligne est prévue en 1982.

Coût et financement du projet.

Son coût a été évalué à 1 080 millions de francs (hors taxes) au 1^{er} janvier 1975 (soit 1 130 millions de francs au 1^{er} janvier 1976) dont 204 millions de francs pour le matériel roulant.

L'accord de principe de l'Etat sur le projet a été donné au Président de la Communauté urbaine le 27 juin 1975. Le montant de la subvention, pour la première partie de la ligne entre la ville nouvelle et la préfecture au centre de Lille, lui a été notifiée le 7 avril 1976. Avec le complément de subvention pour la dernière partie de la ligne et après révision sur la base des index de juillet 1976, la subvention s'élève à 324 millions de francs.

Une première autorisation de programme de 46 millions de francs a été ouverte en 1976 pour la première tranche fonctionnelle : Cité scientifique—Pont de Bois.

Par ailleurs, des enveloppes de prêts des caisses publiques de crédit seront réservées dans des conditions semblables à celles qui ont été retenues pour la construction des métros de Lyon et de Marseille.

COMPTE RENDU DES DEBATS EN COMMISSION

La commission a procédé, le mercredi 26 novembre 1977, sur le rapport de M. Debarge, rapporteur spécial, à l'examen du projet de budget pour 1978 du ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire (section commune et transports terrestres).

En 1978, le montant des crédits inscrits au projet de budget de la section commune s'élève à 141,2 millions de francs.

Les crédits demandés pour les dépenses ordinaires passent de 57,8 à 120,1 millions de francs.

Pour les dépenses en capital, on observe une réduction des autorisations de programme de 31,7 à 30 millions de francs (soit — 5,6 % et des crédits de paiement de 22,9 à 21,1 millions de francs (soit — 8 %). Cette réduction affecte surtout les études générales de transport et les statistiques des transports, tandis que la subvention d'équipement à l'institut de recherche des transports progresse.

Le montant des crédits inscrits à la section des transports terrestres s'élève à 16 392 millions de francs.

L'essentiel des dépenses ordinaires (15 734 millions de francs) concerne la Société nationale des chemins de fer (13 920 millions de francs) et la Régie autonome des transports parisiens (1 494 millions de francs).

Les dépenses d'investissement s'élèvent à 816,7 millions de francs en autorisations de programme et 658,2 millions en crédits de paiement dont, respectivement, 771 millions et 612 millions au titre des programmes d'action prioritaires.

A l'issue de cet exposé, un large débat auquel prirent part M. Edouard Bonnefous, président, M. Blin, rapporteur général, ainsi que MM. Perrein, Duffaut, Hoeffel, Lombard et Ballayer s'est instauré sur la politique des transports. M. Edouard Bonnefous, président, a notamment souligné la nécessité d'une coordination des transports et l'urgence d'une politique et d'une vision globales.

Au terme de ce débat, la commission, dans sa majorité, soumet le projet de budget à l'appréciation du Sénat.