

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1971.

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 1972, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 29

Transports.

I. — SECTION COMMUNE ET TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : **1993** et annexes, **2010** (tomes I à III et annexe 31), **2015** (tome XVII) et in-8° **494**.

Sénat : 26 (1971-1972).

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

SOMMAIRE

| | Pages. |
|--|--------|
| PREMIERE PARTIE. — La section commune | 5 |
| DEUXIEME PARTIE. — Les transports terrestres | 9 |
| TITRE I. — <i>L'analyse du budget</i> | 9 |
| Chapitre I. — Les dépenses d'administration générale..... | 10 |
| Chapitre II. — L'exploitation réglementée des voies navigables... | 12 |
| Chapitre III. — Les petits réseaux de chemin de fer..... | 14 |
| Chapitre IV. — La Régie autonome des transports parisiens..... | 16 |
| Chapitre V. — La Société nationale des chemins de fer français.. | 19 |
| Chapitre VI. — Les subventions d'équipement pour travaux divers. | 25 |
| TITRE II. — <i>Les entreprises publiques de transport</i> | 29 |
| Chapitre I. — La Société nationale des chemins de fer français... | 30 |
| Chapitre II. — La Régie autonome des transports parisiens..... | 42 |
| ANNEXES | 53 |

Mesdames, Messieurs,

Le budget des Transports (Services communs et transports terrestres) fait l'objet pour 1972 d'une présentation différente de celle des années précédentes. Les crédits figurant à ce budget se trouvent, en effet, répartis dorénavant entre deux sections, la Section commune et la Section des Transports terrestres. Toutefois, en ce qui concerne les services votés, l'ancienne présentation est conservée, c'est donc dans le cadre des mesures nouvelles que les dotations figurant au fascicule « Services communs et Transports terrestres » sont transférées aux nouvelles sections budgétaires.

Le présent rapport comportera, par conséquent, deux parties, correspondant respectivement à chacune de ces sections.

PREMIERE PARTIE

LA SECTION COMMUNE

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

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

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, ces crédits proviennent exclusivement de transferts. Aucune mesure proprement nouvelle n'est prévue.

B. — Les subventions.

Les subventions concernent, d'une part, l'Institut de recherche des transports, et, d'autre part, des études générales dans le domaine des transports.

a) *L'Institut de recherche des transports.*

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

La première est pour 1972 en forte progression, passant de 1.529.200 F à 5.129.200 F.

La seconde comporte une dotation de 6,1 millions de francs en autorisations de programme et 5,6 millions de francs en crédits de paiement, chiffres inférieurs à ceux de l'année précédente, qui étaient respectivement de 8 millions de francs et de 7.455.000 F.

b) *Etudes générales des transports.*

Figurent à ce chapitre, au titre des dépenses en capital, des autorisations de programme d'un montant de 13.750.000 F et des crédits de paiement s'élevant à 14,5 millions de francs. A noter, par ailleurs, que des crédits d'études générales figurent également à la section II. — Transports terrestres.

Les crédits inscrits au présent chapitre se décomposent comme suit :

Article 10. — Etudes techniques et économiques des transports.

Cet article, qui est doté en autorisations de programme de 1.250.000 F, reprend les opérations figurant antérieurement aux articles 6 et 7, à savoir :

Banque de données des transports (ex-art. 6).

Il s'agit de regrouper sur un ensemble de fichiers automatisés l'ensemble de données intéressant les transports. Cette opération a été lancée en 1970 et s'est poursuivie en 1971. Les études déjà effectuées ont permis de définir les grandes lignes du projet et le détail de certains fichiers. L'année 1972 doit voir la réalisation d'une expérimentation du fichier des trafics de marchandises ainsi que la poursuite des études concernant les autres fichiers envisagés (trafics voyageurs, véhicules, entreprises de transports...).

Etudes économiques générales (ex-art. 7).

Ont été réunis sous cette rubrique les crédits destinés à financer les études économiques effectuées par le service des Affaires économiques et internationales du ministère de l'Équipement pour le compte du ministère des Transports. Ces études concernent la planification et la politique des transports. Sont prévues notamment en 1972 :

— la poursuite des études sur la tarification des infrastructures en liaison avec la C. E. E. (dans le cadre de l'établissement d'une politique commune des transports pour les pays du Marché commun) ;

- des études sur les transports interrégionaux de marchandises et de voyageurs ;
- des études de transports urbains ;
- des études générales sur la demande de transport.

Article 20. — Recherche. — Développement et expérimentation des modes nouveaux de transport (crédits R. S. T.).

Cet article, qui est doté en autorisation de programme de 11 millions de francs, concerne le financement des opérations intéressant les modes nouveaux de transport, et plus particulièrement :

- le développement du naviplane N 500 ;
- la construction d'une voie expérimentale d'Urba en vraie grandeur ;
- le programme grande vitesse de l'aérotrain ;
- des opérations diverses (notamment les véhicules de transport à très petites distances).

Article 30. — Action thématique programmée (crédits R. S. T.)

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 1.200.000 F.

Il s'agit d'une opération nouvelle lancée dans le cadre du VI^e Plan. L'action thématique programmée socio-économie des transports vise à promouvoir de façon concertée la recherche dans ce domaine, en y associant les milieux universitaires et les bureaux d'études privés, en liaison avec la mise en place de l'Institut de recherche des transports, qui est chargé du « pilotage » de l'opération.

Les axes de recherche prévus pour 1972 sont les suivants :

- transports, cycles, croissance et développement économique ;
- méthodes de la prospective des transports ;
- transports et économie des formes spatiales ;
- mécanismes économiques et sociaux de l'innovation ;
- sociopolitique des prises de décision dans le domaine des transports ;
- marketing et publicité du marché des transports.

Article 40. — Etudes pour construction immobilière.

Une autorisation de programme de 300.000 F est demandée pour financer les études préliminaires au regroupement de l'ensemble des services du ministère des Transports.

DEUXIEME PARTIE

LES TRANSPORTS TERRESTRES

TITRE I^{er}

ANALYSE DU BUDGET

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

Le tableau ci-après regroupe d'une manière fonctionnelle les différents crédits demandés pour 1972 et afférents aux dépenses ordinaires :

| | 1971 | 1972 | DIFFERENCE |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|
| | | (En francs.) | |
| Exploitation réglementée des voies navigables..... | 15.633.000 | 12.333.000 | — 3.300.000 |
| Petits réseaux de chemin de fer | 3.648.000 | 2.937.000 | — 711.000 |
| S. N. C. F..... | 5.201.560.000 | 5.113.250.000 | — 88.310.000 |
| R. A. T. P..... | 714.000.000 | 683.000.000 | — 31.000.000 |
| Total | 5.934.841.000 | 5.811.520.000 | — 123.321.000 |
| Remboursement à la Caisse de prévoyance des transports... | 1.987.500 | 2.425.000 | + 437.500 |
| Total général..... | 5.936.828.500 | 5.813.945.000 | — 122.883.500 |

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

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

CHAPITRE PREMIER

Les dépenses d'administration générale.

Les dépenses d'administration générale des transports terrestres sont celles relatives au fonctionnement des comités techniques départementaux des transports et du contrôle ainsi qu'à un service d'étude réduit. Signalons pour mémoire les frais du Commissariat du Gouvernement auprès de la S. N. C. F. qui sont intégralement remboursés par la Société nationale.

Les crédits prévus au titre des moyens des services (8 millions) n'appellent pas d'observations particulières.

Quant aux dépenses en capital, elles sont réparties en deux chapitres.

L'un, relatif aux bureaux régionaux de fret, comporte une autorisation de programme de 300.000 F pour le transfert du bureau régional de fret de Bordeaux dans les dépendances du centre routier.

L'autre concerne les études générales et est doté de 4,2 millions de francs en autorisations de programme et de 3 millions en crédits de paiement. Le tableau ci-après donne la décomposition de ces dotations.

| CHAPITRE et articles. | LIBELLE | AUTORISATIONS de programme 1971. | AUTORISATIONS de programme 1972. | VARIATION 1972/1971. | CREDITS de paiement 1971. | CREDITS DE PAIEMENT après arbitrage accordés pour 1972. | | | VARIATION 1972/1971. | ANALYSE de la mesure. |
|-----------------------------|---|--|--|-------------------------|---------------------------------|---|-----------------------|--------|-------------------------|---|
| | | | | | | Services votés. | Mesures nouvelles. | Total. | | |
| | | (En milliers de francs.) | | | | | | | | |
| 53-10 | ETUDES GENERALES DES TRANSPORTS | | | | | | | | | |
| Art. 10 | <i>E. R. D. de caractère général.</i> | | | | | | | | | |
| Art. 11 | Tunnel sous la Manche... | 800 | 1.200 | + 400 | 500 | 300 | 500 | 800 | + 300 | Majoration de la part des études prises en charge par l'Etat. |
| Art. 12 | Etudes relatives à l'orga- nisation de la défense dans le domaine écono- mique | Mémoire. | Mémoire. | » | Mémoire. | » | » | » | » | |
| Art. 20 | <i>Etudes générales de transports non urbains.</i> | | | | | | | | | |
| Art. 21 | Etudes et expérimentation d'une ligne prototype d'aérotrain | Mémoire. | Mémoire. | » | Mémoire. | » | » | » | » | Article pour mé- moire. L'achève- ment des travaux est prévu pour 1972. |
| Art. 22 | Autres études..... | 1.000 | 1.500 | + 500 | 845 | 80 | 1.060 | 1.140 | + 295 | Coordination des études de transports avec les études d'aménagement et d'urbanisme. |
| Art. 30 | <i>Etudes localisées de transports.</i> | » | 1.500 | + 1.500 | » | » | 1.060 | 1.060 | + 1.060 | Assurer la promotion des transports col- lectifs en milieu urbain. |
| | | 1.800 | 4.200 | + 2.400 | 1.345 | 380 | 2.620 | 3.000 | + 1.655 | |

CHAPITRE II

L'exploitation réglementée des voies navigables.

Les crédits prévus à ce titre pour 1972 s'élèvent à 12.333.000 F, en diminution de 3,2 millions de francs sur le précédent budget. Ces crédits se décomposent de la manière suivante :

| | CREDITS votés en 1971. | CREDITS demandés pour 1972. |
|--|------------------------------|-----------------------------------|
| | (En francs.) | |
| 1. — Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 (bonification d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstruction du parc fluvial) | 1.100.000 | 600.000 |
| 2. — Prime de dégagement accordée aux propriétaires de bateaux tractionnés métalliques | 1.833.000 | 1.833.000 |
| 3. — Réorganisation de la flotte française rhénane | 7.700.000 | 6.000.000 |
| 4. — Plan batellerie | 5.000.000 | 4.000.000 |
| | 15.633.000 | 12.333.000 |

Ce tableau appelle les commentaires ci-après :

Ligne 1. — Les opérations de l'espèce sont en cours d'achèvement et l'apurement des comptes de la Société pour la reconstruction du parc fluvial permet de ramener le crédit à 600.000 F.

Ligne 2. — Le programme de déchirage des bateaux tractionnés à coque métallique comportait à l'origine le versement d'une indemnité de 15.000 F aux propriétaires de 550 bateaux, soit un crédit total de 8.250.000 F, réparti sur trois ans à compter de 1969. Il a été inscrit ainsi, au titre du budget de 1969 une somme de 2.750.000 F. Puis le programme des deux dernières années a été étalé, à partir de l'exercice 1970, sur trois ans, ramenant le crédit annuel à : 1.833.000 F.

Ligne 3. — Dans le cadre de la réorganisation de la flotte française rhénane, le contrat de programme en date du 17 décembre 1969 entre l'Etat et la C.N.F.R. a prévu une subvention forfaitaire de 7 millions de francs en 1971 et de 6 millions en 1972.

En outre, en 1971, s'ajoutait une prime de 700.000 F pour le désarmement de sept automoteurs de 900 tonnes.

Ligne 4. — Le plan de la batellerie prévoyait à l'origine un crédit annuel de 5 millions de francs pendant cinq ans, à partir de 1971. Par suite des difficultés rencontrées avec la profession, ce plan ne pourra être mis en place que dans la seconde moitié de l'année et les mesures envisagées ne pourront être réalisées que partiellement.

Dans ces conditions, le crédit pour 1971 ne sera qu'en partie utilisé et il convient de ne prévoir au titre de 1972 qu'un crédit de 4 millions de francs.

CHAPITRE III

Les petits réseaux de chemins de fer.

1° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways (chap. 44-41).

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

Pour 1972, elles doivent s'élever, au total, à 80.000 F, en diminution de 5.000 F par rapport à l'année précédente.

2° Les chemins de fer secondaires d'intérêt général (chap. 45-41).

Les petits réseaux rangés dans cette rubrique sont ceux de la Corse, du Vivarais-Lozère et du Blanc à Argent.

Les crédits prévus pour 1972 s'élèvent au total à 2.857.000 F, en diminution de 706.000 F sur ceux de 1971.

Ces crédits se décomposent comme suit :

Réseau de la Corse.

En application de la convention de concession du 16 avril 1965, approuvée par décret du 29 mai 1965, le chemin de fer de la Corse a été concédé à la Société auxiliaire pour les chemins de fer secondaires. La convention de concession prévoit l'exploitation aux risques et périls du concessionnaire, assortie du versement par l'Etat d'une subvention forfaitaire indexée.

Pour 1972, est prévu le versement d'une subvention de l'Etat de 2.732.000 F.

Réseau du Vivarais-Lozère.

Ce réseau est concédé depuis sa création à la Compagnie des chemins de fer départementaux. En 1968, il a été transféré sur route. A la demande des collectivités locales intéressées, désireuses de garder à la desserte routière de remplacement le caractère d'un service public, le service routier est resté confié à la même compagnie concessionnaire, qui est également chargée de la liquidation de l'exploitation ferroviaire pour le compte de l'Etat (indemnités d'attente de pension pour le personnel et frais administratifs). C'est à ce dernier titre que des crédits devront lui être versés en 1972. Ils s'élèveront à 125.000 F.

Ajoutons, par ailleurs, que l'administration a autorisé, sous la seule responsabilité des départements intéressés, une exploitation touristique de la section Tournon-Lamastre du réseau du Vivarais.

Réseau du Blanc à Argent.

Ce réseau, bien que compris dans la concession de la S.N.C.F., est exploité par une compagnie autonome. L'exploitation étant transférée sur route, une subvention de 950.000 F avait été prévue en 1971 pour faire face aux dépenses de fermeture, et notamment au versement d'indemnités de licenciement du personnel. Ce crédit ne sera pas reconduit en 1972.

CHAPITRE IV

La Régie autonome des transports parisiens.

Deux chapitres du budget des Transports terrestres intéressent la Régie autonome des transports parisiens. L'un, le chapitre 45-45, concerne la participation du budget général aux dépenses d'exploitation de la Régie, l'autre, portant sur les dépenses en capital (chapitre 63-90 : « Subventions d'équipement pour travaux divers ») comporte différentes dotations dont l'une est relative aux transports parisiens.

A. — PARTICIPATION AUX DÉPENSES D'EXPLOITATION

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

Ces pertes de recettes sont de trois catégories :

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

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

Lorsque le Gouvernement a fait opposition à une proposition de relèvement des tarifs de la R.A.T.P. tendant au rétablissement de l'équilibre financier de la Régie et présentée par le syndicat chargé de l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne — ou bien s'il n'autorise qu'une application partielle de cette proposition de relèvement — le déficit qui en résulte pour la R.A.T.P. est compensé par une indemnité dont la charge est

répartie entre l'Etat et les collectivités locales membres du syndicat (ville de Paris et anciens départements de la Seine et de Seine-et-Oise, départements de Seine-et-Marne et de l'Oise).

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

Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires instituées antérieurement au 1^{er} janvier 1958.

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

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

Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires instituées à partir du 1^{er} janvier 1958.

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

Les réductions tarifaires de l'espèce sont, en fait, seulement celles qui ont été créées en faveur des étudiants et des élèves ainsi que des économiquement faibles. La perte de recettes correspondante est intégralement supportée par l'Etat.

Les données de ce système se trouvent dans la pratique un peu modifiées du fait de la création, à compter du 1^{er} septembre 1971, en application de la loi du 12 juillet 1971, d'une taxe à la charge des entreprises de la région parisienne et dont le produit est destiné à compenser pour partie les pertes de recettes occasionnées à la Régie par l'octroi de tarifs réduits aux salariés.

*

* *

Compte tenu des obligations qui sont ainsi imposées à l'Etat, les crédits prévus au titre des versements du budget général à la R.A.T.P. s'élèvent pour 1972 à 683 millions de francs, en diminution de 31 millions de francs sur les crédits ouverts en 1971.

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

| DESIGNATION | E T A T | COLLECTIVITES locales. | T O T A L |
|---|--------------------------|---------------------------|-----------|
| | (En millions de francs.) | | |
| Pertes de recettes résultant d'une opposition au relèvement des tarifs (indemnité compensatrice) | 649 | 279 | 928 |
| Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires antérieures au 1 ^{er} janvier 1958. | 58 | 25 | 83 |
| Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires accordées à partir du 1 ^{er} janvier 1958..... | 9 | » | 9 |
| Total | 716 | 304 | 1.020 |
| Participation des employeurs..... | | | 314 |
| Total général..... | | | 1.334 |

B. — PARTICIPATION AUX DÉPENSES D'INFRASTRUCTURE

Comme les années précédentes la Régie autonome des transports parisiens bénéficiera en 1972 de subventions pour la réalisation de ses infrastructures nouvelles. Ces subventions qui sont prélevées sur le chapitre 63-90 s'élèvent à :

- 162 millions de francs en autorisations de programme ;
- 120 millions de francs en crédits de paiement, dont 12,5 millions au titre des opérations nouvelles.

Les autorisations de programme se répartissent comme suit :

- Réseau express régional (R.E.R.)..... 127 millions.
- Prolongement de la ligne n° 8..... 14 millions.
- Jonction des lignes 13 et 14..... 15 millions.
- Acquisitions foncières et mesures conservatoires. 6 millions.

CHAPITRE V

La Société nationale des chemins de fer français.

I. — EXPLOITATION

Le budget des Transports contient au titre des dépenses ordinaires cinq chapitres intéressant la Société nationale des chemins de fer français et représentant un total de 5.113 millions de francs.

Le tableau ci-après donne la comparaison des crédits demandés pour 1972 et ceux votés pour 1971 :

| CHA- PITRE | DESIGNATION | 1971 | 1972 | DIFFERENCE |
|--------------------------|--|----------|----------|------------|
| (En millions de francs.) | | | | |
| 45-42 | Subvention d'exploitation à la Société nationale des chemins de fer français (1)..... | | 383 | — 97 |
| 45-43 (nou- veau) | Application des articles 18, 18 <i>ter</i> , 18 <i>quater</i> et 18 <i>quinquies</i> de la convention du 31 août 1937 (1)... | 743 | 263 | |
| 45-44 | Application des articles 19, 19 <i>bis</i> et 19 <i>quater</i> de la convention du 31 août 1937..... | 3.862 | 4.036 | + 174 |
| 45-46 | Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation | 6,56 | 6,25 | — 0,31 |
| 46-41 | Application des articles 18 <i>ter</i> et 20 <i>bis</i> de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F..... | 590 | 425 | — 165 |
| | | 5.201,56 | 5.113,25 | — 88,31 |

(1) Ces deux chapitres étaient réunis en un seul dans le budget de 1971.

1° *Subvention d'exploitation à la S. N. C. F.* (chap. 45-42).

Cette subvention est destinée à la couverture du déficit d'exploitation de la S. N. C. F. Elle doit aller en décroissant au fur et à mesure de la réorganisation de la S. N. C. F. et doit naturellement prendre fin en 1974. Pour 1971., elle avait été fixée à 575 millions de francs, il est proposé de la limiter en 1972 à 383 millions de francs.

2° *Application des articles 18, 18 ter, 18 quater et 18 quinquies de la convention du 31 août 1937 (chap. 45-43).*

Ce chapitre regroupe trois catégories de subventions :

— une subvention pour frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire. La S. N. C. F. est, en effet, tenue, par son cahier des charges, de maintenir en service les lignes et installations qui pourraient être déclassées du point de vue commercial, mais qui présentent, par contre, un intérêt stratégique. En contrepartie, la Société nationale reçoit une subvention de l'Etat qu'il est proposé de fixer pour 1972 à 3 millions de francs sans changement par rapport à l'année précédente ;

— une subvention destinée à compenser les pertes de recettes résultant pour la Société nationale du refus opposé par le Gouvernement, pour des raisons de politique économique générale, à une augmentation tarifaire demandée par la S. N. C. F. Elle concerne en fait les lignes de banlieue parisienne dont la tarification est liée à celle de la R. A. T. P. et pour lesquelles le Gouvernement s'est opposé pour partie à l'application des relèvements tarifaires proposés par le syndicat des transports de la région parisienne. La subvention prévue pour 1972 s'élève à 40 millions de francs, en augmentation de 25 millions de francs sur celle inscrite en 1971.

— une subvention de 220 millions de francs — contre 150 millions — au précédent budget pour maintien en activité de services omnibus déficitaires.

Il s'agit de l'application d'un des principes introduits par la réforme de gestion de la S. N. C. F. suivant lequel la Société nationale peut proposer à l'Etat la suppression, le transfert sur route ou la réorganisation de l'exploitation ferroviaire de services déficitaires. En cas de refus par l'Etat, la Société nationale des chemins de fer français recevra une indemnité égale, sur la base du coût marginal global, au déficit des services ferroviaires maintenus. Il est également prévu la prise en charge par l'Etat, pendant une durée maximum de cinq ans, du déficit des services routiers qui auront pu être substitués à des services omnibus de voyageurs.

3° *Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937 (chap. 45-44).*

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

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

Charges d'infrastructure. — Pour les grandes catégories d'activité où la tarification de l'usage des infrastructures applicable aux modes de transport concurrents ne couvrira pas les dépenses afférentes à ces infrastructures, la Société nationale reçoit de l'Etat une contribution forfaitaire à ses dépenses d'entretien et d'exploitation, ainsi qu'à ses charges financières en vue de lui assurer un traitement équivalant à celui appliqué aux autres modes de transport pour chacune des grandes catégories en cause. En application de ce principe, la S. N. C. F. ne bénéficiera en 1972 d'aucune contribution pour ses transports de voyageurs.

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

Charges de retraite. — Le versement fait par l'Etat est égal à la différence entre les deux éléments ci-après :

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

b) Les cotisations « normalisées » (part salariale et part patronale) dont le taux est fixé à 40,3 % des salaires soumis à retenue pour la retraite.

Compte tenu des règles de calcul indiquées ci-dessus, les contributions prévues pour 1972 au titre des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention sont les suivantes :

| | 1971 | 1972 | DIFFERENCE |
|--|--------------------------|--------------|--------------|
| | (En millions de francs.) | | |
| Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et d'infrastructure..... | 1.177 | 1.280 | + 103 |
| Contribution de l'Etat aux dépenses relatives aux passages à niveau.... | 280 | 290 | + 10 |
| Contribution de l'Etat aux charges de retraites | 2.405 | 2.466 | + 61 |
| | 3.862 | 4.036 | + 174 |

4° Remboursement des charges d'emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation (chap. 45-46).

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

Le crédit prévu à ce titre pour 1972 s'élève à 6.250.000 F, en diminution de 310.000 F par rapport au crédit voté en 1971.

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

5° Application des articles 18 ter et 20 bis de la convention du 31 août 1937 (chap. 46-41).

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

Rappelons que, jusqu'à l'intervention de l'avenant du 27 janvier 1971, le montant des remboursements de l'espèce devait être fixé définitivement et à l'avance le 15 novembre de l'année précédente, sur la base des prévisions de recettes de la S. N. C. F., et ce montant ne pouvait être modifié que dans l'hypothèse où les tarifs seraient eux-mêmes modifiés en cours d'année.

Les inconvénients de ce système forfaitaire ont conduit à l'écartier à l'occasion de la réforme de la convention. Désormais, et conformément aux dispositions du nouvel avenant, le montant des remboursements serait exactement ajusté aux résultats, et donc définitivement fixé lorsque ceux-ci seront connus. Mais des acomptes mensuels doivent être versés à la S. N. C. F. en cours d'année. Le crédit de 425 millions de francs demandé pour 1972 au titre du budget des Transports est donc seulement destiné au versement de ces acomptes. Ajoutons que, depuis l'intervention de la loi du 12 juillet 1971, le remboursement des charges afférentes aux cartes hebdomadaires de travail de la banlieue parisienne doit être, en principe, supporté par les employeurs. Ce transfert de charges explique la diminution du crédit demandé pour 1972.

Indiquons enfin que les crédits prévus au présent budget pour l'application des articles 18 *ter* et 20 *bis* de la Convention du 31 août 1937 ne sont pas les seuls qui sont versés pour cet objet à la S. N. C. F. D'autres ministères sont, en effet, amenés à rembourser à cette Société la perte de recettes résultant de l'application des tarifs réduits appliqués à des transports qui les intéressent à un titre ou à un autre.

Les crédits prévus pour 1972 sont les suivants :

Article 20 *bis*.

| <i>Ministère des Armées :</i> | En millions de francs. |
|---|---------------------------|
| Transport à tarif réduit des militaires et marins..... | 303 |
| <i>Ministère de la Justice :</i> | |
| Charges afférentes au transport des prisonniers et de leur escorte..... | 2,7 |

Ministère de l'Economie et des Finances (charges communes) :

En millions
de francs.

| | |
|---|-----|
| Extension du bénéfice de la réduction de 30 % (congés payés) aux conjoints et enfants mineurs de certains retraités | 7,8 |
|---|-----|

Article 18 *ter*.

Premier Ministre :

| | |
|----------------------------|------|
| Transport de journaux..... | 40,0 |
|----------------------------|------|

En outre, quelques remboursements devront être accordés au titre des correctifs régionaux, mais leur montant exact n'a pu être déterminé dès maintenant. Ils devront donc faire l'objet de régularisations ultérieures.

II. — INVESTISSEMENTS DANS LA BANLIEUE PARISIENNE

Pour la seconde année consécutive figurent au budget général des crédits d'investissements au titre de la S.N.C.F.

Jusqu'à présent, ces travaux étaient, comme pour le reste du réseau de la S.N.C.F. financés par la Société nationale au moyen de ses fonds propres.

Le développement de la région parisienne nécessite une amélioration et une extension des infrastructures ferroviaires. Or ces travaux ne présentent, du point de vue financier, qu'une faible rentabilité pour la S.N.C.F. Etant donné la réorganisation des rapports de l'Etat et de la Société nationale et la volonté d'assurer à celle-ci une gestion à caractère plus commercial que par le passé, il est apparu nécessaire d'obtenir une meilleure rentabilité de ces investissements. A cet effet, il a donc été prévu le versement de subventions.

Ces subventions, qui s'imputent sur le chapitre 63-90, s'élèvent à 24 millions de francs en autorisations de programme et 11,5 millions de francs en crédits de paiement.

Les autorisations de programme prévues se décomposent de la manière suivante :

- antenne d'Evry : 12 millions de francs ;
- escalier de la gare Saint-Lazare : 1 million de francs ;
- gare de Trappes : 10 millions de francs ;
- liaison Invalides—Orsay : 1 million de francs.

CHAPITRE VI

Les subventions d'équipement pour travaux divers.

Indépendamment des subventions d'équipement versées à la Régie autonome des transports parisiens et à la Société nationale des chemins de fer français, d'autres subventions sont inscrites au chapitre 63-90 de la section Transports terrestres.

Ces subventions en capital visent des objets divers et sont récapitulées dans le tableau ci-après.

| ARTICLES | OBJET | AUTORISATION de programme. | CREDITS de paiement. |
|----------|---|-------------------------------|-------------------------|
| | | (En francs.) | |
| 10 | Expérimentation de transports urbains | 10.000.000 | 5.621.000 |
| 20 | Etudes et essais de transports urbains | 5.750.000 | 3.000.000 |
| 40 | Ligne d'aérotrain Défense—Cergy. | 20.000.000 | |
| 50 | Infrastructure de transport en commun en province..... | 5.000.000 | 3.500.000 |
| 70 | Centre de productivité des transports ; aide à la formation professionnelle | 1.500.000 | 1.500.000 |
| 80 | Centres routiers..... | 2.750.000 | 1.450.000 |

De ces différentes subventions nous examinerons plus particulièrement celles relatives aux infrastructures de transport en commun en province, question qui nous paraît importante, non en raison des sommes en cause, mais parce qu'il s'agit d'un premier pas, sans doute timide, dans la voie d'une aide de l'Etat aux transports urbains de province.

Les études, subventionnées par l'Etat, pour la construction à Lyon et à Marseille d'un moyen de transport en commun en site propre sont pratiquement terminées.

La répartition des autorisations de programme entre ces deux villes a été la suivante :

| | AUTORISATIONS DE PROGRAMME OUVERTES AU BUDGET | | | | |
|-----------------|---|-----------|------------|-----------|------------|
| | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | TOTAL |
| | (En francs.) | | | | |
| Lyon | 2.800.000 | 1.000.000 | 5.200.000 | 970.000 | 9.970.000 |
| Marseille | 2.200.000 | 2.240.000 | 5.300.000 | 1.000.000 | 10.740.000 |
| Total..... | 5.000.000 | 3.240.000 | 10.500.000 | 1.970.000 | 20.710.000 |

Pour 1972, la répartition prévue des crédits entre Lyon et Marseille est la suivante :

| | AUTORISATIONS de programme. | CREDITS de paiement. |
|-----------------|--------------------------------|-------------------------|
| | | (En francs.) |
| Lyon | 2.500.000 | 1.750.000 |
| Marseille | 2.500.000 | 1.750.000 |
| Total..... | 5.000.000 | 3.500.000 |

Conformément aux décisions du Conseil interministériel du 25 mars 1971, un concours aussi large que possible sera lancé sur la base de projets présentés par la collectivité locale ainsi que sur les autres solutions susceptibles d'améliorer les conditions de transport et de circulation à Lyon et à Marseille.

Lyon :

Une préconsultation sur les caractéristiques d'un matériel du type métro d'une capacité de 15.000 passagers/heure a été lancée auprès des constructeurs de matériel français.

Un avant-projet détaillé a été préparé permettant la mise au concours de la première ligne, avec variations possibles sur le gabarit. Cet avant-projet est basé sur les caractéristiques d'un métro de type classique. Des formules d'interpolation ont été établies qui permettent de chiffrer les incidences de réductions de gabarit.

Le délai d'exécution, à fixer par le concours, est estimé à cinq ans, dont deux ans de travaux préliminaires pour la déviation des réseaux publics existants (P. et T., eau, égouts, etc.). La ligne prévue se situe à 80 % sous emprises publiques. Une déclaration d'utilité publique préfectorale a été prise pour un tronçon d'essai.

Marseille :

Deux avant-projets ont été établis, l'un avec gabarit normal de largeur 2,50 mètres et l'autre au gabarit réduit à 2,10 mètres. Un projet d'exécution complet est établi sur une tranche fonctionnelle de la première ligne (section La Rose—Les Réformés, longueur 5.800 mètres dont 2.400 mètres en souterrain avec sept stations) représentant 50 % de la longueur de la première ligne et 33 % de la dépense correspondante de génie civil. Les gabarits des obstacles sont définis et des variantes de profil en long indiquées avec exécution en souterrain classique ou en tranchée. L'estimation par les entreprises du projet d'exécution partiel permettra de tester la validité des estimations faites pour l'ensemble de la ligne. Des formules d'interpolation permettent d'apprécier l'incidence des variations de gabarit. Les délais d'exécution sont analogues à ceux prévus pour Lyon. Le dossier de déclaration d'utilité publique a été déposé au Ministère des Transports.

Le concours portera dans chaque agglomération sur l'axe de transport correspondant à la première ligne de métro étudiée. Il sera international et ouvrira la plus large liberté de propositions aux soumissionnaires quant aux modalités de réalisation (*notamment site aérien ou souterrain*), d'exploitation et de financement du système de transport préconisé dans la zone desservie par la première ligne de métro.

Le jury de concours et les experts qui l'assisteront seront désignés par les collectivités locales maîtres d'ouvrage (Syndicat des transports en commun de la Région lyonnaise et Ville de Marseille). Ce jury arrêtera le dossier de concours remis aux soumissionnaires et jugera le concours. Si le jury ne comporte pas de représentants de l'Etat, ceux-ci auront accès à toutes les réunions du jury et pourront se faire communiquer tous documents et études établis par les experts.

TITRE II

LES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT

Ce second titre sera consacré à l'étude, d'un point de vue général, de la situation actuelle de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens ainsi que de leur rôle respectif dans la desserte de la région parisienne ; la question des transports en commun dans l'agglomération parisienne pose, en effet, de très sérieux problèmes.

CHAPITRE PREMIER

La Société nationale des chemins de fer français.

La présente étude comportera deux parties. L'une traitera de l'exploitation générale de la S. N. C. F. et l'autre du problème particulier de la desserte de la banlieue parisienne.

A. — L'EXPLOITATION GÉNÉRALE

1° *Le réseau et le trafic.*

Au cours de l'exercice 1971 et compte tenu, d'une part, des fermetures de lignes, d'autre part, de la mise en service de nouvelles électrifications, la consistance du réseau aura évolué dans les conditions ci-après :

| | AU 31 décembre 1970. | AU 31 décembre 1971 (prévisions). |
|---|----------------------------|---|
| Longueur des lignes ouvertes au trafic voyageurs | 25.639 | 25.340 |
| Dont électrifiées..... | 8.874 | 8.890 |
| Longueur des lignes ouvertes au trafic marchandises | 36.532 | 35.630 |
| Dont électrifiées..... | 9.359 | 9.370 |

Quant au trafic, son évolution est la suivante :

| | PREVISIONS 1971 (revision conventionnelle). | 1970. |
|--|--|-------|
| | (En milliards de francs.) | |
| Nombre de voyageurs-kilomètres..... | 42,5 | 41 |
| Nombre de tonnes-kilomètres..... | 70,4 | 70,4 |
| Nombre d'unités kilométriques de trafic..... | 112,9 | 111,5 |

On constate donc une augmentation de l'ordre de 3,5 % du trafic voyageur mais, en revanche, le trafic marchandise stagne d'une manière anormale.

2° Les tarifs.

Depuis le 1^{er} janvier 1971, les tarifs de la S. N. C. F. ont évolué dans les conditions ci-après :

— le 1^{er} janvier, les *tarifs marchandises* ont été majorés de 2 barèmes 1/2 (6,45 %), majoration assortie de nuances pour les envois par wagon ou rame et les expéditions ;

— le 4 janvier, les *tarifs voyageurs de grandes lignes* ont été portés de 0,115 F à 0,121 F en deuxième classe, subissant ainsi une hausse d'environ 5 % (même incidence pour la première classe) ;

— le 20 août, les tarifs voyageurs de la *proche banlieue de Paris*, en liaison avec la tarification R. E. R. - R. A. T. P. dont le module V passait de 0,70 F à 0,80 F, ont été majorés d'environ 14 %, la carte hebdomadaire de travail restant au niveau du module tarifaire de 0,70 F.

3° Les investissements.

Le tableau ci-après donne la décomposition des dépenses d'investissements de la S. N. C. F. pour 1971 (prévisions) et leur financement comparé aux résultats de l'exercice 1970.

| | 1970 | 1971 |
|---|--------------------------|------------------|
| | (En millions de francs.) | |
| Dépenses (hors T. V. A.) : | | |
| Matériel roulant et mobilier et outillage..... | 777,19 | 821 |
| Electrification | 104,95 | 44 |
| Autres installations fixes..... | 466,91 | 532 |
| Participations financières..... | 23,33 | 15 |
| Total en principal..... | (1) 1.372,38 | (2) 1.412 |
| Financement des dépenses (hors T. V. A.) : | | |
| Dotations d'amortissements..... | 1.348,38 | 1.417 |
| Plus-values de cessions d'éléments d'actif..... | 13,19 | 13 |
| A déduire : | | |
| Remboursements d'emprunts..... | — 416,90 | — 520 |
| Variation des approvisionnements..... | — 40,96 | » |
| Ressources propres nettes..... | 903,71 | 910 |
| Emprunts | 467,36 | 502 |
| | 1.371,07 | |
| Lacune de couverture de l'exercice..... | 1,31 | |
| Total..... | (1) 1.372,38 | (2) 1.412 |

(1) Soit 1.649,97 millions de francs si l'on ajoute le montant de la T. V. A.

(2) Soit 1.700 millions de francs, si l'on ajoute le montant de la T. V. A.

Les principaux investissements de la S. N. C. F. portent sur la poursuite de travaux d'électrification, l'amélioration des installations fixes, le développement de l'informatique.

L'électrification.

L'année 1970 a été marquée par la mise en service de deux électrifications qui suppriment, sur deux artères importantes, la discontinuité entre les modes de traction. La première concerne la ligne Dijon—Bourg : la mise sous tension en 1.500 volts, intervenue le 13 mai, de la section Dijon—Mervans a permis d'alléger

la circulation sur la ligne Dijon—Lyon dont elle constitue un itinéraire de détournement pour les rapides de Savoie et de nombreux trains de marchandises. La deuxième est relative à la grande transversale Mulhouse—Belfort—Besançon—Dole, trait d'union entre l'Alsace, d'une part, et la Bourgogne, la vallée du Rhône et le Midi, d'autre part, et important itinéraire d'acheminement du trafic de l'Allemagne fédérale vers la Méditerranée ; son électrification en courant monophasé 25.000 volts 50 périodes s'est terminée, le 10 décembre 1970, par la section Héricourt—Besançon.

D'autre part, le programme d'électrification en courant monophasé de la banlieue Nord de Paris a été également mené à son terme avec l'entrée en service, le 8 décembre, de la section Ermont—Valmondois. L'ouverture à la traction électrique des sections Argenteuil—Stains et Bobigny—Gagny, le 14 septembre, a fortement amélioré les conditions dans lesquelles s'effectue, par la « grande ceinture » sur laquelle est acheminé un important trafic marchandises, la jonction des réseaux Est et Ouest.

Des travaux d'électrification ont été poursuivis, durant l'année écoulée, sur la ligne Bellegarde—Annemasse, dont la mise sous tension est intervenue dans le courant de l'année 1971 ; d'autres sont engagés sur Annemasse—Evian.

Les installations fixes.

Des opérations de renouvellement de la voie sont poursuivies d'une manière continue et font appel aux moyens les plus modernes. L'équipement en longs rails soudés a porté, en 1970, sur 670 nouveaux kilomètres de voie ; l'emploi de rails lourds, d'un poids de 60 kilogrammes au mètre, s'est développé par ailleurs, 570 kilomètres de voie ont été ainsi renforcés en 1970.

La S. N. C. F. a accentué, en outre, son effort dans le domaine du relèvement des vitesses maximales autorisées sur l'ensemble des lignes. La vitesse limite a été relevée sur de nombreuses sections, où elle a été portée à 200 kilomètres/heure. Des travaux ont été réalisés dans le même but sur la ligne de Paris à Strasbourg, entre Mantes et Cherbourg (pour la circulation des éléments à turbine à gaz) ainsi qu'entre Tours et Bordeaux.

La situation des longueurs de voie simple susceptibles d'être parcourues à des vitesses au moins égales à 150 kilomètres/heure était, fin 1970, la suivante :

| VITESSE LIMITE | LONGUEUR de voie simple. |
|----------------------------|-----------------------------|
| | (En kilomètres.) |
| 150 kilomètres/heure | 1.952 |
| 155 kilomètres/heure | 275 |
| 160 kilomètres/heure | 3.595 |
| 200 kilomètres/heure | 236 |

En ce qui concerne la signalisation, le block automatique lumineux a été en 1970 installé sur 330 kilomètres de lignes.

Enfin, dans le domaine des installations marchandises, des aménagements, modernisations ou transformations d'importances diverses ont été réalisés : travaux de construction d'un chantier du régime accéléré à Vénissieux, extension d'un triage au Havre, aménagement de dessertes portuaires dans la zone industrielle de Fos et de Lavéra. Concernant le service voyageurs, il convient de signaler notamment l'implantation d'un garage de voitures à Bordeaux-Saint-Jean, l'augmentation de la capacité des installations à Moutiers-Salins et Bourg-Saint-Maurice en liaison avec l'essor des stations de sports d'hiver de la Tarentaise, la rénovation du bâtiment voyageurs de la gare de Tours.

Ajoutons, enfin, que dans le domaine des investissements se posent à l'heure actuelle pour la S. N. C. F. la question de la construction d'une nouvelle infrastructure entre Paris et Lyon pour permettre la mise en circulation sur cet itinéraire de turbotrains et palier, par là même, à la saturation prévisible pour les environs de 1980 de l'artère Paris—Dijon. Cette question fait l'objet d'une note annexe (annexe I).

4° *La situation financière.*

Les deux tableaux ci-après indiquent, d'une part, les résultats d'exploitation de la S. N. C. F. pour l'exercice 1970 et, d'autre part, les prévisions relatives à l'exercice 1971.

Résultats d'exploitation de l'exercice 1970 par grandes masses.

| | EN MILLIONS de francs. |
|---|---------------------------|
| <i>Recettes :</i> | |
| Voyageurs et bagages..... | 3.838 |
| Marchandises et postes..... | 7.814 |
| Refus de majorations (indemnité compensatrice)..... | 121 |
| Remboursement de charges..... | 892 |
| Total des recettes de trafic..... | 12.665 |
| Recettes diverses..... | 1.141 |
| Charges de service public..... | 84 |
| Subvention forfaitaire de l'Etat..... | 766 |
| Total des recettes..... | 14.656 |
| <i>Dépenses :</i> | |
| Personnel et charges sociales..... | 7.905 |
| Travaux (entretien et réparation du matériel et des installations fixes)..... | 1.726 |
| Impôts et taxes..... | 1.915 |
| Charges d'amortissement et financières..... | 2.359 |
| Autres dépenses..... | 2.148 |
| Atténuation au titre de l'égalisation des charges..... | — 1.399 |
| Total des dépenses..... | 14.654 |
| Résultat bénéficiaire..... | + 2 |

Prévisions budgétaires pour l'exercice 1971.

| | BUDGET REVISE |
|--|--------------------------|
| | (En millions de francs.) |
| <i>Recettes.</i> | |
| Voyageurs et bagages..... | 4.175 |
| Marchandises et postes..... | 7.390 |
| Refus de majorations..... | 113,4 |
| Réductions tarifaires..... | 1.019,1 |
| Indemnité compensatrice (banlieue)..... | 166,5 |
| | <hr/> 12.864 |
| Recettes diverses..... | 1.393 |
| Sernam (1)..... | 830 |
| Compensation de service public..... | 305 |
| Subvention forfaitaire de l'Etat..... | 575 |
| | <hr/> 15.967 |
| <i>Dépenses.</i> | |
| Personnel, charges patronales et sociales..... | 8.210,5 |
| Matériel et installations fixes..... | 4.226,5 |
| Sernam (1)..... | 827,5 |
| Charges d'amortissement et financières..... | 2.480,5 |
| Autres dépenses..... | 222 |
| | <hr/> 15.967 |

(1) Le Sernam est l'organisme autonome qui au sein de la S. N. C. F. est chargé du service des marchandises de détail.

Indiquons, par ailleurs, que les rapports financiers entre l'Etat et la S. N. C. F. se sont trouvés sensiblement modifiés à la suite de l'intervention de l'avenant du 27 janvier 1971 à la convention du 31 août 1937. On trouvera ci-après en annexe (annexe II) une note exposant l'économie de cette convention telle qu'elle se présente à la signature de l'avenant dont il s'agit.

B. — LA DESSERTE DE LA BANLIEUE PARISIENNE (1)

1° Consistance du réseau.

Longueur des lignes : 952 kilomètres, dont 35 kilomètres hors de la région parisienne, sur lesquels 770 kilomètres sont électrifiés.

Si l'on prend les lignes à l'intérieur de la *région des transports parisiens* qui relève notamment en matière de tarifs et de coordination du syndicat des transports parisiens, elles ont une longueur de 455 kilomètres, dont 404 kilomètres sont électrifiés :

— 92 % du trafic banlieue S. N. C. F. est assuré sur ligne électrifiée ;

— nombre de stations : 323 ;

— parc de matériel : 2.500 véhicules environ.

2° Trafic.

L'augmentation du nombre des voyageurs est régulière depuis 1953 : 2 % en moyenne ces dernières années.

En dix ans, l'augmentation du nombre de voyageurs a été de 21,5 % et celui des voyageurs/kilomètres de 38,5 % : la distance moyenne de parcours passant de 14,2 kilomètres à 16,3 kilomètres.

En voyageurs/kilomètres, c'est sur la banlieue Nord que la S. N. C. F. a enregistré, depuis 1960, la plus forte progression du trafic : + 60 %.

Pour ce qui concerne le trafic des grandes gares de Paris, il a été dénombré un jour ouvrable de novembre 1970 : 1.178.000 arrivées et départs, dont 40 % de départs entre 18 heures et 19 heures.

Pour 1971, il y aura environ 400 millions de voyageurs banlieue parisienne, 88 % des voyageurs/kilomètres proviennent du trafic sur les sections de lignes incluses dans le périmètre de la région des transports parisiens.

(1) L'annexe III expose le rôle de la S. N. C. F. dans la desserte des banlieues des villes de province.

3° *Exploitation.*

S'il n'est pas possible de séparer physiquement le réseau de banlieue de celui des grandes lignes, la S. N. C. F. le considère néanmoins comme une entité autonome ayant ses problèmes de gestion et d'investissements propres et dont les perspectives d'évolution sont étroitement liées au développement de la région parisienne.

1. — *Financièrement*, la S. N. C. F. tient, en application du décret du 7 janvier 1959, et sous le contrôle de la mission de contrôle financier, un compte spécial pour les services voyageurs de la banlieue de Paris. En application de la Convention du 30 août 1937, modifiée par l'avenant du 27 janvier 1971, les charges d'exploitation incluent la totalité des coûts d'infrastructure.

2. — *Améliorations et investissements effectués au cours des dix dernières années (1961-1970) et au cours du V^e Plan.*

La S. N. C. F. poursuit un sérieux effort pour améliorer la qualité et la capacité de ses services de banlieue. En effet, les investissements qu'elle y consacre sont proportionnellement plus importants que ceux qu'elle a affectés à ses autres trafics (1).

Or, ces investissements ont été jusqu'ici entièrement financés par la S. N. C. F. sur ses ressources propres : annuités d'amortissement et emprunts, aucun prêt du F. D. E. S. ne lui ayant été accordé. Seul le district lui a attribué une aide, du reste réduite, sous forme de prêt, d'une part, pour l'aménagement des escaliers de correspondance avec le métro en gare du Nord et, d'autre part, pour 50 % du montant des travaux pour la construction de quelques gares nouvelles (Val-d'Argenteuil, Boussy-Saint-Antoine, Rosny-sous-Bois - Périer, Plaisir-les-Clayes, Fontenay [Z. U. P.]). Les nouveaux aménagements doivent faire l'objet de subventions de l'Etat ainsi que nous l'avons indiqué plus haut lors de l'examen des crédits.

(1) Pour les seules installations fixes, en moyenne au cours de la période 1966-1970, elle a consacré par an 1,64 centime par voyageur-kilomètre pour la banlieue de Paris, contre 0,56 centime par unité de trafic (voyageur-kilomètre + tonne-kilomètre) pour le reste de ses activités.

3. — *Qualité du service.* La qualité du service n'est pas sans soulever certaines récriminations de la part des usagers. Il faut toutefois reconnaître que, compte tenu de l'importance du trafic à assurer, avec notamment des pointes très fortes, fournir aux usagers une qualité du service satisfaisante n'est pas un problème facile à résoudre.

Ce problème se présente sous trois aspects principaux :

- le confort offert dans les trains ;
- la fréquence et la régularité des circulations ;
- les commodités offertes par les gares et installations diverses accessibles au public.

Le confort dans les trains. — Le parc est ancien. Sur le parc de 2.500 véhicules en exploitation en 1970, 745 ont été mis en service depuis dix ans. Ces derniers présentent un confort nettement supérieur à celui des anciennes voitures en ce qui concerne la qualité des sièges, le roulement, l'éclairage et le chauffage. Un renouvellement complet du parc est donc souhaitable, mais implique de très importantes dépenses.

La notion de confort s'exprime aussi par la charge des trains, essentiellement en heure de pointe.

Au fur et à mesure de l'accroissement du parc de matériel, la S. N. C. F. augmente le nombre de places mises à la disposition des usagers aux heures de pointe. Entre 18 heures et 19 heures le nombre de places offertes au départ de Paris était de 294.000 en 1969, contre 253.000 en 1965, soit une augmentation de 16 %. Pendant ce même temps, le nombre de voyageurs n'augmentait que de 6 %.

Régularité et fréquence des circulations. — La régularité de la circulation est l'un des impératifs essentiels de l'exploitation ferroviaire. Un simple incident prend aux heures de pointe des conséquences toujours lourdes puisque les retards se cumulent très vite et affectent des milliers de voyageurs. C'est ainsi que, au cours de l'hiver 1970, notamment sur la région Nord, une série d'incidents est intervenue sur les lignes électrifiées, dus à l'extrême pollution de l'atmosphère aggravée par des circonstances météorologiques exceptionnelles.

Des dépenses importantes ont été engagées pour éviter le retour d'incidents de cette nature mais ce n'est qu'à partir du mois de mai que la situation était rétablie. Quant à la fréquence des circulations, le problème se confond aux heures de pointe avec celui de la capacité, et il est essentiellement déterminé par le parc de matériel disponible. Au service d'hiver 1971-1972, aux 3.596 trains journaliers un jour de semaine de l'hiver précédent doivent s'ajouter 236 trains.

Installations accessibles au public. — En ce domaine les efforts ont porté sur la construction de la nouvelle gare Montparnasse et de la gare souterraine de banlieue d'Austerlitz.

En outre, au cours des dix dernières années :

- 10 gares nouvelles ont été mises en service ;
- 10 ont été reconstruites et 140 gares ont été modernisées et agrandies.

4° *Les perspectives du VI^e Plan.*

Les investissements que souhaiterait pouvoir réaliser la S. N. C. F. sur son réseau de la banlieue parisienne se monteraient à 1.300 millions (soit 11 % du montant des investissements envisagés pour l'ensemble de ses activités alors que les recettes banlieue ne constituent que 5 % de ses recettes totales).

Sur ce montant, 725 millions seraient affectés à des achats de matériel roulant. En 1975, la S. N. C. F. disposerait ainsi, en région parisienne, d'une capacité de transport de 12 à 15 % supérieure à celle de fin 1970.

575 millions seraient affectés aux installations fixes ce qui permettrait d'achever les électrifications en cours, de poursuivre à raison de deux en moyenne par an la construction de gares nouvelles sur lignes existantes et d'augmenter la capacité des lignes, notamment par le recours à une automatisation plus poussée.

Ce programme aurait son financement entièrement assuré par la S. N. C. F. A celui-ci s'ajouterait un autre programme dont le financement serait assuré conjointement par l'Etat, le district de la région parisienne et la S. N. C. F. et qui comprendrait plusieurs natures d'ouvrages.

Une première catégorie est constituée par des constructions d'utilité immédiate et indiscutable : aménagement des parkings dans les emprises S. N. C. F., des accès et liaisons entre gares et villes, etc.

Une deuxième catégorie est commandée par les développements de villes nouvelles ou par des mises en application imminente de centres nouveaux d'activités, par exemple :

- l'antenne ferroviaire d'Evry ;
- la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- la liaison gare du Nord—Roissy.

Une troisième catégorie serait composée de travaux à exécuter au cours du VI^e Plan parce qu'ils sont liés à des opérations dont le calendrier d'exécution est déjà fixé, exemple : la gare souterraine commune S. N. C. F./R. E. R. de la gare de Lyon.

CHAPITRE II

La régie autonome des transports parisiens.

1° Trafic.

Les résultats du trafic de l'exercice 1970 et les prévisions pour 1971 sont exposés ci-après.

Exercice 1970. — Les résultats du trafic pour 1970 font apparaître un total de 1.755 millions de voyageurs pour l'ensemble métro urbain, réseau express régional et réseau routier, soit 26 millions de plus qu'en 1969.

Pour comparer valablement les résultats des deux exercices, il convient de tenir compte de l'incidence des journées de grève (moins nombreuses en 1970 qu'en 1969) et du trafic nouveau apporté par les extensions récentes du réseau express régional (lignes de Boissy-Saint-Léger et navette La Défense—Charles-de-Gaulle-Etoile respectivement mises en service le 14 décembre 1969 et le 21 février 1970).

Correction faite de l'incidence des grèves, le trafic a diminué, par rapport à l'année précédente, de 0,7 % sur le métro urbain et de près de 5 % sur le réseau routier, il a augmenté de 1,6 % sur la ligne de Sceaux.

En ce qui concerne le réseau routier, alors que le nombre de voyageurs des lignes de banlieue variait auparavant relativement peu d'une année à l'autre, il a diminué en 1970 d'un pourcentage comparable à celui des lignes urbaines en raison du report d'une partie du trafic sur les nouvelles liaisons ferroviaires.

Le tableau suivant indique le nombre de voyageurs transportés et de kilomètres-voitures parcourus au cours de l'exercice.

| | RÉSEAU FERRÉ | | | | Réseau routier (lignes régulières). |
|---|---------------|--------------------------|------------------------------|--|-------------------------------------|
| | Métro urbain. | Réseau express régional. | | | |
| | | Ligne de Sceaux. | Ligne de Boissy-Saint-Léger. | Navette La Défense/Charles-de-Gaulle-Etoile. | |
| Voyageurs (en millions)..... | 1.128,3 | 54,9 | 34 | 9,4 | 528,4 |
| Kilomètres-voitures (en millions) | 170,6 | 10,9 | 7,8 | 1,5 | 119,3 |

Exercice 1971. — Lors de la revision du budget d'exploitation de l'exercice 1971, les prévisions de trafic et de service pour cette année ont été évaluées comme suit :

| | RÉSEAU FERRÉ | | | | Réseau routier (lignes régulières). |
|---|---------------|--------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| | Métro urbain. | Réseau express régional. | | | |
| | | Ligne de Sceaux. | Ligne de Boissy-Saint-Léger. | Navette La Défense/Auber. (1) | |
| Voyageurs (en millions)..... | 1.130 | 56 | 35 | 10 | 517 |
| Kilomètres-voitures (en millions) | 177 | 10,8 | 7,4 | 1,8 | 120 |

(1) Mise en service de la section Charles-de-Gaulle - Etoile—Auber en décembre 1971.

2° Les tarifs.

Un relèvement limité du module de tarification est intervenu à partir du 20 août 1971, date à laquelle ce module est passé de 70 centimes à 80 centimes ; toutefois, les prix des cartes hebdomadaires de travail sont restés bloqués.

De plus, à la même date, des cartes hebdomadaires combinées S. N. C. F.-métro et autobus de banlieue-métro ont été créées à un prix égal à la somme, arrondie au franc inférieur, des prix des deux cartes simples correspondant à ces relations.

3° Les investissements.

Concernant les investissements prévus en 1971, le tableau ci-après indique :

— pour les engagements, les autorisations de programme disponibles pour 1971, sur les programmes 1971 et antérieurs ;

— pour les paiements, les prévisions faites, tant au titre des opérations des programmes 1970 et antérieurs que du programme 1971. Les prévisions établies en avril 1971 conduisent, pour cet exercice, à un montant de paiements de 821 millions de francs hors taxes, soit 989 millions de francs taxes comprises.

| | EXERCICE 1971 | | | | |
|---|---|-----------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------|
| | Autorisations de programme disponibles. | | Prévisions de paiements. | | |
| | Premier établissement. | Renouvellement. | Sur subventions d'équipement. | Sur fonds d'emprunts. | Renouvellement. |
| | (En millions de francs, hors taxes.) | | | | |
| <i>Programmes 1968 et antérieurs..</i> | 1,19 | 2,77 | » | 111 | 27 |
| <i>Programmes en cours :</i> | | | | | |
| Lignes de Saint-Germain-en-Laye et Boissy-Saint-Léger (programmes 1961, 1962, 1964 à 1970)..... | 40,58 | » | 200 | » | » |
| Section Auber-Nation..... | 61,80 | » | 8,20 | » | » |
| Etudes et reconnaissances (R. E. R. et nouvelles liaisons) | » | » | 1,65 | » | » |
| Autres opérations des programmes 1969 et 1970..... | 137,92 | 27,78 | » | 212,15 | 110 |
| <i>Programme 1971 :</i> | | | | | |
| Lignes de Saint-Germain-en-Laye et de Boissy-Saint-Léger, infrastructures et équipement | 137,30 | » | 25 | » | » |
| Section Auber-Nation..... | 80,20 | » | 8,30 | » | » |
| Etudes et reconnaissances (R. E. R. et nouvelles liaisons) | 2,50 | » | 0,85 | » | » |
| Autres opérations..... | 369 | 230 | » | 41,85 | 75 |
| Total sur subventions d'équipement | 322,38 | » | 244 | » | » |
| Total sur emprunts..... | 508,11 | » | » | 365 | » |
| Total du renouvellement | » | 260,55 | » | | 212 |
| Ensemble (hors taxes)..... | 830,49 | 260,55 | 609 | | 212 |
| T. V. A..... | 176,86 | 55,26 | (1) 126 | | 42 |
| Ensemble (toutes taxes comprises) | 1.007,35 | 315,81 | 735 | | 254 |

(1) Dont 56 millions de francs sur subventions d'équipement.

En ce qui concerne les paiements sur fonds d'emprunts, les emprunts à émettre au cours de l'exercice 1971, compte tenu du disponible sur emprunts 1970 (36,50 millions de francs) et des récupérations de taxes supplémentaires au titre des paiements antérieurs au 1^{er} janvier 1968 (6 millions de francs), sont maintenus au montant autorisé, soit 320 millions de francs dont 220 millions de francs sous la forme de prêts du F. D. E. S.

Les dépenses relatives aux travaux de la ligne régionale Est—Ouest, d'un montant de 244 millions de francs hors taxes, seront couvertes, à concurrence de 227 millions de francs, par des subventions de l'Etat et du district réparties entre eux par moitié et, pour le restant, par des récupérations de taxes afférentes à des paiements effectués avant le 1^{er} janvier 1968.

Pour le renouvellement, les paiements de l'exercice, qui s'élèvent à 212 millions de francs hors taxes, seront financés par une annuité de 181,50 millions de francs inscrite au budget d'exploitation de 1971 et, pour le solde, par prélèvement sur le disponible existant au fonds de renouvellement à fin 1970.

4° Situation financière de la Régie en 1971 et perspectives pour 1972.

Prévisions pour l'exercice 1971. — A la suite de l'examen du budget d'exploitation de la Régie pour l'exercice 1971, le 30 octobre 1970, le syndicat des transports parisiens a pris une délibération fixant le module tarifaire d'équilibre de l'exercice à $V = 120,2$ centimes.

Par décision du 30 décembre 1970, le Ministre des Transports a fait opposition à ce relèvement de tarif, ouvrant ainsi à la Régie le droit à une indemnité compensatrice.

Au mois de mai dernier, le Conseil d'administration de la Régie a procédé à la revision du budget, en fonction des résultats constatés et des perspectives d'évolution au cours des mois à venir.

| | BUDGET INITIAL | BUDGET REVISÉ |
|---|----------------|----------------|
| <i>Recettes :</i> | | |
| Du trafic..... | 1.201 | 1.193 |
| Accessoires | 190 | 192,4 |
| <i>Contributions des collectivités :</i> | | |
| Remboursements tarifs réduits..... | 252 | 250 |
| Indemnité compensatrice..... | 918 | 952 |
| Total | 2.561 | 2.587,4 |
| <i>Dépenses :</i> | | |
| Personnel | 1.501,5 | 1.542 |
| Energie et entretien..... | 277,5 | 280 |
| Impôts | 396,6 | 391,6 |
| Annuité de renouvellement..... | 181,5 | 181,5 |
| Divers | 210,6 | 195,6 |
| Report à nouveau..... | » | 3,4 |
| Total partiel..... | 2.567,7 | 2.594,1 |
| Economie attendue des mesures de circulation. | — 6,7 | — 6,7 |
| Total | 2.561 | 2.587,4 |

Le syndicat des transports parisiens a pris en fonction de ce budget révisé une délibération fixant à 122,6 centimes le module d'équilibre. Le Ministre a autorisé un relèvement du tarif sur la base d'un module d'application de 80 centimes à compter du 20 août, en maintenant, toutefois, les cartes hebdomadaires de

travail à leur niveau tarifaire actuel, l'indemnité compensatrice due à la Régie a été évaluée en conséquence à 880 millions de francs pour l'ensemble de l'exercice 1971.

Pour la même période, le montant des remboursements de pertes de recettes pour tarifs sociaux est estimé à 282 millions de francs — dont 90 millions au titre des cartes hebdomadaires de travail délivrées au cours des quatre derniers mois de 1971.

L'ensemble des remboursements et indemnités à la charge des collectivités publiques atteindra ainsi 1.162 millions de francs. Calculée suivant les errements anciens, la participation de l'Etat se serait élevée à 821,95 millions de francs et celle des collectivités locales à 340,05 millions de francs. Compte tenu du versement des employeurs résultant de la loi du 12 juillet 1971, ces montants sont à réduire d'une somme de l'ordre de 20 à 30 millions de francs.

Sur ces bases, pour 1971 la participation de l'Etat serait d'environ 800 millions de francs et celle des collectivités locales de 330 millions de francs.

Perspectives pour l'exercice 1972. — Compte tenu des facteurs de variation qui sont actuellement connus, le module d'équilibre de l'exercice 1972 a été évalué à 136,3 centimes.

En fonction de la valeur qui sera retenue, en 1972, pour le module d'application, l'ensemble des remboursements de pertes de recettes et de l'indemnité compensatrice varierait de 476 millions de francs, dans le cas où les tarifs appliqués correspondraient aux tarifs d'équilibre, à 1.371,5 millions de francs dans le cas où la tarification actuellement en vigueur, fondée sur un module $V = 80$ centimes, serait maintenue.

Le tableau ci-après fait apparaître, dans trois hypothèses tarifaires, les contributions respectives des diverses collectivités.

Bien entendu, ces estimations n'ont qu'une valeur indicative en raison des incertitudes qu'elles comportent, au nombre desquelles il convient de citer les aléas d'exploitation, notamment l'évolution du trafic et les mesures nouvelles intéressant tant l'exercice 1971 que l'exercice 1972.

Evaluation des contributions des collectivités publiques pour l'exercice 1972.

| MODULE TARIFAIRE appliqué. | 80 CENTIMES (Module tarifaire actuel.) | | | 80 CENTIMES du 1 ^{er} janvier au 31 juillet. 90 centimes du 1 ^{er} août au 31 décembre. | | | 136,3 CENTIMES (Module tarifaire d'équilibre.) | | |
|--|--|--|-----------------|---|--|--------------|---|--|------------|
| | Rembour- sements de pertes de recettes. | Indemnité compensatrice pour non- augmentation des tarifs. | Ensemble. | Rembour- sements de pertes de recettes. | Indemnité compensatrice pour non- augmentation des tarifs. | Ensemble. | Rembour- sements de pertes de recettes. | Indemnité compensatrice pour non- augmentation des tarifs. | Ensemble. |
| Collectivités. | | | | | | | | | |
| | (En millions de francs.) | | | | | | | | |
| Syndicat des transports pari- siens | 250,2 | » | 250,2 | 260,2 | » | 260,2 | 345,5 | » | 345,5 |
| Etat | 60,6 | 727,3 | 787,9 | 67,2 | 670,3 | 737,5 | 96,5 | » | 96,5 |
| Collectivités locales : | | | | | | | | | |
| Ville de Paris | 15,89 | 228,23 | 244,12 | 17,65 | 210,29 | 227,94 | 24,90 | » | 24,90 |
| Hauts-de-Seine | 2,11 | 30,30 | 32,41 | 2,34 | 27,92 | 30,26 | 3,31 | » | 3,31 |
| Seine-Saint-Denis | 1,47 | 21,10 | 22,57 | 1,63 | 19,44 | 21,07 | 2,30 | » | 2,30 |
| Val-de-Marne | 1,38 | 19,82 | 21,20 | 1,53 | 18,27 | 19,80 | 2,16 | » | 2,16 |
| Essonne | 0,28 | 4,05 | 4,33 | 0,32 | 3,73 | 4,05 | 0,44 | » | 0,44 |
| Yvelines | 0,31 | 4,42 | 4,73 | 0,34 | 4,08 | 4,42 | 0,48 | » | 0,48 |
| Val-d'Oise | 0,25 | 3,62 | 3,87 | 0,28 | 3,33 | 3,61 | 0,39 | » | 0,39 |
| Seine-et-Marne | 0,01 | 0,16 | 0,17 | 0,01 | 0,14 | 0,15 | 0,02 | » | 0,02 |
| | 332,50 | 1.039 | 1.371,50 | 351,50 | 957,50 | 1.309 | 476 | » | 476 |

5° *Les nouvelles infrastructures.*

Compte tenu des très importants projets d'extension de l'agglomération parisienne, la Régie autonome a été appelée à établir un programme important d'extension de ses infrastructures ferroviaires. Ce programme comporte, d'une part, la création d'un réseau de transport à grande capacité (le réseau express régional « R. E. R. »), d'autre part, l'extension du réseau actuel par la création de lignes nouvelles.

Le R. E. R.

En ce qui concerne le R. E. R., la situation des travaux est actuellement la suivante :

Ligne régionale Est-Ouest.

a) Section La Défense—Auber.

La mise en service entre Auber et Etoile doit intervenir avant la fin de 1971.

b) Section Saint-Germain-en-Laye—La Défense.

La mise en service de la ligne de Saint-Germain est prévue pour la fin de 1972.

La section à l'air libre, longue de 10,5 kilomètres, établie sur la plate-forme S. N. C. F. Saint-Germain—Paris, comportera sept nouvelles gares en remplacement des gares actuelles.

La plus importante est celle de Saint-Germain, terminus de la ligne. Le gros œuvre de la station proprement dite s'achève ; les aménagements ont été entrepris en juillet 1971. L'installation de la zone de garage dite « Plateau des Colonies » se poursuivra jusqu'en mai 1972.

La construction des bâtiments voyageurs dans cinq autres gares est en cours ; les travaux de second œuvre sont commencés. La réalisation d'une nouvelle gare a été décidée à La Folie pour desservir la faculté de Nanterre et assurer les correspondances avec la ligne S. N. C. F. vers Saint-Lazare, les travaux de bâtiment débiteront en janvier 1972.

Parallèlement, la S. N. C. F. assure les travaux de remaniement des voies et des ouvrages d'art, la construction des quais, l'équipement de la ligne.

La section en tunnel de 2,1 kilomètres est équipée. Elle comportera une station « Nanterre-Préfecture » dont les accès et salle de billets seront entrepris fin 1971.

c) Partie centrale « Auber—Nation » du R. E. R.

Une machine à forer de petite dimension, qui avait permis en 1970 d'entreprendre des essais à partir du cul-de-sac Auber, a été à nouveau mise en œuvre ; une galerie de traitement a été réalisée sur 480 mètres. Les premiers appels d'offres de construction du tunnel sont lancés ; le génie civil du tunnel entre la Bourse et le Châtelet débute. Les études concernant les stations « Gare de Lyon » et « Châtelet » se poursuivent en liaison avec les différentes instances intéressées.

d) Pour la branche de la « Vallée de la Marne », les études sont en cours.

Les travaux de la section Fontenay-sous-Bois—Noisy devraient être engagés au cours du VI^e Plan.

e) La branche Nanterre—Montesson et au-delà est également à l'étude.

Ligne de Sceaux.

Le prolongement de Luxembourg à Châtelet est envisagé et les travaux pourraient être engagés au cours du VI^e Plan.

Réseau métropolitain.

Les opérations suivantes sont projetées :

Ligne n° 1 :

— prolongement à Puteaux et Nanterre : à l'étude.

Ligne n° 5 :

- prolongement au Nord à Bobigny : à l'étude ;
- prolongement au Sud à Orly. L'avant-projet a été pris en considération par le syndicat des transports parisiens et l'engagement partiel au VI^e Plan a été proposé par la Régie ;
- déviation par la gare de Lyon. L'avant-projet a été pris en considération par le syndicat des transports parisiens.

Ligne n° 7 :

- prolongement à La Courneuve (Quatre-Routes) : à l'étude.

Ligne n° 8 :

- prolongement à Créteil et au-delà : en cours de réalisation. Les mises en service prévues sont les suivantes :
 - Maisons-Alfort (Stade), Maisons-Alfort (Les Juilliottes) : milieu 1972 ;
 - Maisons-Alfort (Les Juilliottes), C. H. U. de Créteil : 1973 ;
 - C. H. U. de Créteil, Mont-Mesly, Préfecture du Val-de-Marne : 1974 ;
- prolongement à Issy-les-Moulineaux. L'avant-projet est soumis au syndicat des transports parisiens.

Ligne n° 13 :

- jonction avec la ligne 14. Le prolongement Saint-Lazare—Miromesnil est en cours et la mise en service prévue pour 1973 ;
- *section Miromesnil—Invalides*. L'opération a été déclarée d'utilité publique et la réalisation prévue au VI^e Plan ;
- prolongement à Saint-Denis, Stains, Saint-Gratien. L'avant-projet est soumis au syndicat des transports parisiens et le prolongement jusqu'à Saint-Denis a été proposé par la Régie au VI^e Plan.

Ligne n° 13 bis :

- prolongement à Clichy, Asnières et Gennevilliers. L'avant-projet a été pris en considération par le syndicat des transports parisiens.

Ligne n° 14 :

- prolongement à Vélizy : à l'étude ;
- prolongement à Châtillon proposé par la Régie au VI^e Plan.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget des Transports (Services communs et transports terrestres) pour 1972.

ANNEXES



ANNEXE I

LE PROJET D'UNE NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE ENTRE PARIS ET LYON

Le 5 novembre 1969, la S.N.C.F. a adressé à M. le Ministre des Transports un dossier sur la ligne nouvelle Paris—Lyon en vue d'une inscription au VI^e Plan; ce dossier intitulé « Desserte du Sud-Est de la France à grande vitesse et fréquence élevée au moyen d'une ligne nouvelle Paris—Lyon » précisait :

- les méthodes utilisées pour l'analyse de la demande « voyageurs » ;
- les programmes d'exploitation retenus ;
- les caractéristiques techniques ;
- les différentes évaluations des coûts,

et concluait, en n'ayant retenu que des hypothèses extrêmement prudentes, à un niveau de rentabilité intéressant tant pour la S.N.C.F. que pour la collectivité.

Aussi la Commission des transports du VI^e Plan, dans le cadre des directives du rapport sur les options relatives aux transports collectifs interrégionaux de voyageurs présenté par le Gouvernement au Parlement, a confié à son groupe fonctionnel « voyageurs » la mission d'étudier le problème des transports terrestres à grande vitesse sur l'axe Paris—Sud-Est. Un groupe de travail a été constitué à cet effet associant des représentants de la Direction des transports terrestres, de la Direction des transports aériens, de la Direction de la prévision, de la S.N.C.F., d'Air-Inter, de l'Aéroport de Paris et de l'Institut de recherche des transports. Le groupe fonctionnel « voyageurs » a entendu, d'autre part, des représentants de la Société de l'Aérotrain et des industries aéronautiques et spatiales.

Le groupe de travail a entièrement repris l'étude économique du projet S.N.C.F. et a étudié les différentes stratégies possibles pour les transports rapides de voyageurs sur l'axe Paris—Sud-Est. Dans le même temps, les caractéristiques techniques du projet ont été soumises à une expertise approfondie.

Les principaux résultats de ces travaux sont résumés ci-après :

Expertise technique.

Sur la demande de M. le président du groupe de travail du Plan, un examen détaillé des caractéristiques techniques du projet soumis par la S.N.C.F., examen axé essentiellement sur les problèmes de sécurité posés par la circulation des trains aux très grandes vitesses (250/300 kilomètres/heure), a été confié à un ingénieur en chef à la Direction des transports terrestres.

Le rapport de cet expert, en date du 25 mai 1970, qui a fait suite à une enquête approfondie auprès des divers services techniques de la S.N.C.F. concernés par le projet, conclut comme suit :

« En définitive, bien que les études et recherches effectuées par la S.N.C.F. ne soient pas encore terminées, nous estimons que les problèmes de l'exploitation d'une ligne nouvelle aux vitesses envisagées peuvent recevoir, dans les divers domaines, des solutions appropriées. La circulation à de telles vitesses nous paraît admissible du point de vue de la sécurité sous réserve des vérifications à faire en ce qui concerne les efforts exercés sur la voie. »

Ces réserves portent en fait sur la nécessité de vérifier que la sécurité ne sera pas compromise, d'une part, au-dessus de 280 kilomètres/heure dans tous les cas, d'autre part, à des vitesses de 250-280 kilomètres/heure après bourrage. Ces vérifications entrent bien dans le programme de recherches que la S. N. C. F. compte effectuer avec les deux rames expérimentales en cours de construction, dont les essais en ligne commenceront en mars 1972. Il convient de noter de plus que la vitesse maximale retenue en première étape pour le projet Paris—Lyon, et sur laquelle toutes les performances ont été calculées, est de 260 kilomètres/heure.

Economie du projet.

Le groupe fonctionnel « voyageurs » a confirmé l'intérêt économique du projet en faisant apparaître un taux de rentabilité de 15 % pour la seule S. N. C. F. et de plus de 25 % pour la collectivité. La valeur d'un tel résultat est sensiblement accrue par le fait que ni les coûts supplémentaires dus à la saturation sur la ligne actuelle ni la possibilité d'aménager les tarifs n'ont été pris en compte.

Dans sa conclusion le groupe fonctionnel « voyageurs » souligne que :

« Le nouveau contrat entre la S. N. C. F. et l'Etat dispose que l'entreprise ferroviaire assure désormais son équilibre financier par une gestion dynamique, dont elle assume l'initiative et la responsabilité. La S. N. C. F. doit donc assurer la prospérité d'un réseau ferroviaire moderne. Lui refuser la possibilité de développer une activité dont la rentabilité a été démontrée, et la cantonner ainsi, en ce qui concerne les voyageurs, dans la mission d'assurer les mouvements de masse et de pointe, serait contraire à cette politique.

« Rappelons que de nombreux réseaux étrangers s'orientent avec succès vers les hautes performances et que la technique ferroviaire française occupe des positions importantes sur le marché mondial.

« Au demeurant, la S. N. C. F. a fait connaître que les perspectives financières favorables de la nouvelle ligne Paris—Lyon, ainsi que la possibilité de la séparer des autres équipements ferroviaires, tant en dépenses qu'en recettes, lui permettraient d'envisager le concours de capitaux privés qui participeraient aux risques de l'entreprise et seraient rémunérés sur ses recettes. »

Etat actuel de la procédure.

Les conclusions du groupe fonctionnel « voyageurs » du Commissariat du Plan favorables à la construction d'une ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse entre Paris et Lyon ont été reprises dans le rapport du Gouvernement sur le VI^e Plan. Ce rapport retient, en effet, dans les programmes d'actions détaillées (chapitre Transports), parmi les principales opérations intéressant la S. N. C. F., « l'amorce de la construction de la nouvelle ligne à grande vitesse Paris—Lyon, en fonction des perspectives de saturation progressive de l'axe Paris-Est—Sud-Est vers les années 1978-1979 ».

Cette prise de position fait suite aux délibérations du Conseil interministériel du 25 mars 1971.

En effet, après avoir constaté que le trafic de la S. N. C. F. sur l'axe Sud-Est atteindrait progressivement la saturation en fin de décennie, le Gouvernement avait retenu dans son principe, pour y faire face, la solution constituée par le turbo-train sur voie nouvelle. Les études et les travaux nécessaires devant être conduits selon un calendrier assurant la mise en œuvre effective de cette solution au moment où la saturation serait atteinte.

ANNEXE II

NOTE SUR LA CONVENTION LIANT LA S. N. C. F à L'ETAT (EXERCICE DES ACTIVITES DE LA SOCIETE NATIONALE ET DISPOSITIONS FINANCIERES)

Le régime administratif et financier institué par la Convention passée en 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F. pose le principe d'une gestion industrielle du chemin de fer, mais ne lui en apporte pas les moyens. En effet :

1° Il n'assure pas « l'environnement économique » en dehors duquel cette gestion industrielle ne peut être qu'illusoire.

En faisant l'histoire du chemin de fer, on s'aperçoit que cet environnement à l'origine était assuré par une situation de monopole, mais que cette situation s'est dégradée au fur et à mesure du développement des transports automobiles.

La Convention rédigée en 1937 s'accompagnait bien d'une amorce de coordination des transports, mais ces deux directions de réforme se situaient sur des plans distincts et les circonstances ont fait qu'elles n'ont pas évolué parallèlement : si les hostilités de 1939-1945 ont restitué pendant cette période, au chemin de fer, son monopole, les nécessités de l'économie nationale, en regard desquelles le « goulot transport » apparaissait comme l'un des risques majeurs, ont facilité la politique de libéralisation des transports routiers qui ne s'est pas accompagnée d'une libéralisation similaire de l'exploitation ferroviaire.

2° Cette Convention de 1937, et le cahier des charges y annexé, laissent subsister, pour l'essentiel, les contraintes ou inégalités de traitement qui constituaient précisément la contrepartie de la situation de monopole. C'est essentiellement :

— l'obligation d'exploiter, sans avoir la liberté de recourir à des techniques moins coûteuses pour le faire (par exemple, il est interdit à la S. N. C. F. de « descendre sur la route ») des lignes ou service non rentables ;

— l'obligation de pratiquer des péréquations tarifaires qui constituent un lourd handicap commercial ;

— l'obligation de publier ses tarifs, alors que les concurrents sont astreints à des obligations beaucoup moins sévères et surtout moins sévèrement appliquées ;

— la disparité entre le rail et la route dans le respect de la réglementation, qu'il s'agisse des conditions de travail ou des conditions de sécurité ;

— la participation qui reste nettement plus lourde pour le rail que pour les autres modes de transport (en dépit des atténuations apportées entre-temps à cette inégalité) aux charges de Sécurité sociale du personnel ainsi qu'aux charges d'infrastructure.

Pour remédier à cette situation, le Gouvernement a jugé qu'il était nécessaire de procéder à une réforme des rapports existant entre l'Etat et la S. N. C. F., des conditions d'exercice de l'activité de la société et du contenu de sa mission.

Les mesures prises, qui s'inspirent de l'orientation générale de la politique des transports, que le Gouvernement poursuit, en application de la loi du 5 juillet 1949, ont été exposées dans un échange de lettres entre le Ministre des Transports et le Président du Conseil d'administration de la S. N. C. F. (16 et 25 juillet 1969).

Les objectifs visés par le Gouvernement sont de trois ordres :

1° Apporter au chemin de fer une réelle autonomie de gestion lui permettant de déployer pleinement sa compétitivité sur le marché des transports ;

2° Egaliser les conditions de départ dans la concurrence entre tous les modes de transport ;

3° Faire accéder la S.N.C.F. à la plénitude de la responsabilité financière, en même temps qu'à la plénitude de l'autonomie, par la suppression progressive de toute garantie de l'Etat à la réalisation de l'équilibre entre ses recettes et ses dépenses.

Le dispositif mis en place dans cette optique est l'avenant du 27 janvier 1971 à la Convention du 30 août 1937 (qui doit être complété par la modification du cahier des charges annexé à cette Convention).

Remaniée par cet avenant, la Convention du 30 août 1937 tend à répondre aux trois objectifs cités ci-dessus dans les conditions suivantes :

1° Autonomie de gestion.

Pour que le chemin de fer puisse atteindre à une réelle autonomie de gestion lui permettant de déployer pleinement sa compétitivité sur le marché des transports, il faut qu'il possède la liberté d'action technique et commerciale dont jouissent ses concurrents.

Les dispositions de la Convention du 30 août 1937 qui tendent vers cet objectif sont en particulier :

- l'article 18 qui instaure l'autonomie de gestion de la société prévoit l'allègement des pouvoirs et des contrôles que le Ministre des Transports et le Ministre de l'Economie et des Finances exercent sur la S.N.C.F. pour les adapter aux nouvelles conditions techniques et économiques de l'exploitation ;
- la possibilité de passer des contrats pluriannuels entre le Ministre des Transports et la Société nationale, en vue d'assurer en permanence l'équilibre du budget de celle-ci, de réaliser les autres objectifs de gestions technique, commerciale ou financière, que l'Etat et la Société nationale conviendront de fixer temporairement, et de prévoir les moyens que chacun d'eux mettra en œuvre pour en assurer la réalisation ;
- l'article 18 bis qui prévoit en outre que pour assurer l'équilibre du budget de la S.N.C.F., et chaque fois qu'il l'estimera opportun, son Conseil d'administration prendra :
 - toutes mesures de nature à réduire les charges de la Société nationale, notamment dans les conditions définies au cahier des charges (1), par la transformation de ses modes d'exploitation, la limitation ou, éventuellement, la suppression de certains de ses services, lorsque ces mesures sont justifiées par son intérêt commercial ;
 - toutes mesures tarifaires susceptibles d'assurer à la Société nationale, en l'état du marché des transports, la meilleure rémunération de ses activités sans qu'elles aboutissent à des abus de position dominante.

2° Egalisation des conditions de concurrence.

Pour parvenir à l'égalisation des conditions de départ dans la concurrence, entre les modes de transports, il est nécessaire que la participation de la collectivité à la couverture des charges d'infrastructure et de Sécurité sociale soit la même pour le rail que pour ses concurrents et prévoir que toutes les charges qui pourront continuer d'être imposées au chemin de fer dans l'intérêt général lui soient strictement compensées.

(1) Ce nouveau cahier des charges modifié est actuellement en cours d'approbation.

Les articles 19, 19 bis et 19 quater (infrastructure et Sécurité sociale) 18 ter, 20 et 20 bis (charges imposées) sont prévus pour satisfaire à ces exigences.

L'article 19 dispose que pour les grandes catégories des activités de la S. N. C. F. prévues à l'article 18 bis où la tarification de l'usage des infrastructures applicable aux modes de transport concurrents ne couvre pas les dépenses afférentes à ces infrastructures, la Société nationale recevra de l'Etat une contribution forfaitaire à ses dépenses d'entretien et d'exploitation ainsi qu'à ses charges financières et d'amortissement concernant l'infrastructure ferroviaire, en vue de lui assurer un traitement équivalent à celui que l'Etat applique aux autres modes de transport pour chacune des grandes catégories d'activité en cause.

Cette disposition vise essentiellement les transports de marchandises.

L'article 19 bis prévoit que la Société nationale recevra de l'Etat une contribution égale à la moitié de ses charges relatives aux passages à niveau publics, quel que soit le régime juridique de la voie traversée ;

L'article 19 quater pose les modalités de la contribution de l'Etat aux charges de retraite de la S. N. C. F. ;

L'article 18 ter indique que toute obligation qui serait imposée par l'Etat à la Société nationale, soit d'assurer certains services ou fournir certaines prestations dans des conditions ou à des prix qu'elle considérerait comme non conformes à son intérêt commercial, soit de créer ou maintenir des moyens en excédent de ceux qu'elle estimerait nécessaires aux besoins de l'exploitation de l'ensemble de son réseau, donnera lieu au versement, par l'Etat, à la Société nationale, des sommes destinées à la couvrir des charges nettes correspondantes.

La société nationale peut d'autre part passer avec les collectivités ou organismes publics des conventions qui détermineront les conditions dans lesquelles elle acceptera de prendre, contre rémunérations, des engagements de même nature que ceux mentionnés ci-dessus.

L'article 18 quater traite des services omnibus de voyageurs. Voici *in extenso* le texte de cet article :

« Le Ministre des Transports, d'accord avec le Ministre de l'Economie et des Finances, statuera dans un délai de six mois sur les programmes proposés par la Société nationale en vue de la suppression de services omnibus de voyageurs ou de l'exécution, au moindre coût, de ces services par transfert sur route ou réorganisation de l'exploitation ferroviaire. L'absence de réponse dans ce délai vaudra approbation des propositions de la Société nationale.

« Pour les services dont l'Etat aura décidé le maintien dans des conditions d'exploitation déficitaires, la Société nationale recevra, à titre de compensation, une indemnité égale à la différence entre la diminution des charges et la diminution des recettes, qui auraient résulté, pour l'ensemble de l'activité de l'entreprise, d'une suppression de ces services éventuellement réorganisés.

« Pour les services dont l'Etat aura décidé le transfert sur route, une indemnité sera versée, s'il y a lieu, à titre de compensation, à la Société nationale, pendant une durée de cinq ans. Son montant sera égal à l'excédent sur les recettes du coût du service. A l'expiration des cinq ans, il sera statué sur la suppression ou le maintien des services ainsi que sur le régime financier.

« Les indemnités visées au présent article feront l'objet d'une évaluation dans le budget d'exploitation de chaque exercice. Elles seront versées sur la base de cette évaluation par acomptes égaux en autant de fractions que la période d'application comprend dans l'exercice considéré de mois ou de fraction de mois. Leur montant sera ultérieurement ajusté aux résultats. Leur règlement définitif interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice. »

« A noter que l'article 18 *quinquies* maintient pour le service des transports de voyageurs de la banlieue parisienne les dispositions de l'ordonnance n° 59-171 du 7 janvier 1959.

L'article 20 est conservé dans le texte initial de 1937, il règle la question des services rendus par la S. N. C. F. à l'administration des P. E. T.

L'article 20 *bis* prévoit le remboursement à la S. N. C. F. de toutes obligations de transporter à titre gratuit, ou à des tarifs réduits qui lui sont ou lui seront imposés par voie législative ou réglementaire (mutilés, familles nombreuses, etc.) exception faite, toutefois, des transports militaires qui font l'objet de dispositions figurant au cahier des charges.

3° Accession de la S. N. C. F. à la plénitude de la responsabilité financière en même temps qu'à la plénitude de l'autonomie.

Les articles 20 *quater* à 26 modifient profondément les règles comptables et financières auxquelles était astreinte la S. N. C. F. et rapproche sa gestion de celle d'une Société anonyme civile.

La suppression progressive de l'aide de l'Etat est prévue par l'article 18 *bis* qui stipule qu'à partir de l'exercice 1970 jusqu'à celui de 1973 inclus, l'équilibre des budgets annuels d'exploitation de la Société nationale sera réalisé, s'il y a lieu, au moyen de subventions forfaitaires versées par l'Etat et non revisables. A partir de 1974 la S. N. C. F. devra équilibrer son budget sans subvention.

ANNEXE III

LE ROLE DE LA S. N. C. F. DANS LA DESSERTE DES BANLIEUES DES VILLES DE PROVINCE

Les grandes villes de province sont toutes desservies par des voies ferrées et des localités périphériques se sont développées le long de celles-ci.

Il va sans dire que l'agglomération de la région parisienne se distingue par ses dimensions et la densité de la population, mais sans être tout à fait à la même échelle, les problèmes de circulation qui se posent aux métropoles dont la population avoisine le million d'habitants, comme Lyon, Marseille et Lille, ne sont pas intrinsèquement différents de ceux de Paris.

La S. N. C. F. quant à elle assure les services de banlieue aux tarifs généraux en vigueur sur l'ensemble du réseau.

Pour ce qui concerne le trafic, contrairement à ce qui se passe pour la région parisienne, la fréquentation continue à décroître. Voici les chiffres de trafic pour les principales villes :

Trafic annuel de la banlieue des villes de province.

N = Nombre de voyages (en milliers).

I = Indice (base 100 en 1965).

| VILLES | 1965 | 1969 | | 1970 | |
|----------------------------|--------|--------|----|--------|-----|
| | | N | I | N | I |
| Strasbourg | 10.592 | 8.993 | 85 | 8.846 | 84 |
| Metz - Nancy | 9.231 | 7.941 | 86 | 8.101 | 88 |
| Lille | 11.920 | 11.046 | 93 | 10.797 | 91 |
| Le Havre | 1.132 | 837 | 74 | 803 | 71 |
| Rouen | 2.077 | 1.773 | 85 | 1.742 | 84 |
| Nantes | 967 | 893 | 92 | 866 | 90 |
| Bordeaux | 3.601 | 2.735 | 76 | 2.706 | 75 |
| Toulouse | 1.498 | 1.109 | 74 | 1.090 | 73 |
| Lyon - Saint-Etienne | 8.768 | 7.016 | 80 | 6.880 | 78 |
| Clermond-Ferrand | 1.940 | 1.714 | 88 | 1.712 | 88 |
| Marseille | 4.351 | 4.296 | 99 | 4.272 | 98 |
| Nice | 4.067 | 3.695 | 91 | 4.190 | 103 |
| Ensemble | 60.144 | 52.048 | 87 | 52.005 | 86 |

A noter que le trafic de la banlieue parisienne sera en 1971 de près de 400 millions de voyageurs, donc très supérieur à celui des lignes de banlieue des villes de province. Et même pour les villes dont le trafic de banlieue est le plus élevé, Lille et Strasbourg, ce trafic ne dépasse pas celui de la moins importante des gares terminus de Paris.

Il n'y a donc pas de difficultés techniques insurmontables pour faire face à un trafic beaucoup plus important ou simplement offrir une desserte plus étoffée.

La question peut se poser de savoir s'il y a intérêt à développer les services ferrés des banlieues, et à quelles conditions.

La S. N. C. F. doit avoir le souci d'assurer une exploitation aussi économique que possible dans le cadre d'un service public ; ne pouvant donc prendre l'initiative d'aller au devant des besoins, ce sont les collectivités locales qui doivent répondre à cette question et faire connaître à la S. N. C. F. l'orientation qu'elles entendent donner à leur politique d'urbanisation et de transport. Ce sont elles qui doivent mesurer les avantages qu'elles retireront d'une croissance équilibrée et harmonieuse de leur cité, d'une utilisation rationnelle des infrastructures de transports dont elles disposent, et les économies que peut leur procurer une répartition plus judicieuse des investissements. Et ce sont ces mêmes collectivités qui doivent prendre en charge, en compensation, les coûts supplémentaires d'investissements et d'exploitation nécessaires pour que la desserte ferroviaire soit aussi bien adaptée que possible à l'aménagement et à la vie de la cité et de son environnement.

Dans sa nouvelle rédaction, la Convention qui lie l'Etat à la S. N. C. F. dispose que « les obligations qui pourront être faites à la S. N. C. F., en dehors de son intérêt commercial, soit d'entretenir des moyens excédentaires, soit d'assurer certains transports dans des conditions ou à des prix dérogatoires, seront exécutées et rémunérées dans le cadre de conventions particulières conclues entre la S. N. C. F. et les administrations, collectivités ou organismes intéressés ».

Il en est déjà ainsi pour la banlieue de Paris dans la zone qui relève du syndicat des transports parisiens depuis 1959.

C'est dans cet esprit qu'a été mise au point cette année une amélioration de la desserte de la métropole lorraine. Entre Thionville—Metz et Nancy circulent depuis le 2 janvier des trains cadencés, un train chaque heure dans chaque sens, qui se sont substitués à la trame ancienne. Une formule a été établie pour mesurer l'excédent des dépenses et l'excédent des recettes entre la situation nouvelle et la situation qui aurait résulté du maintien des errements anciens et il a été prévu de compenser à la S. N. C. F. les pertes qu'elle subirait si le trafic constaté n'était pas aussi important qu'on l'avait espéré.

Une étude de même nature est entreprise pour améliorer la desserte des villes de la Côte d'Azur, toujours sur le principe des trains cadencés.

En ce qui concerne plus particulièrement les dessertes des banlieues, des pourparlers ont été engagés avec l'O. R. A. M. de Lille pour mettre au point une desserte plus étoffée de la banlieue, en particulier pour la ligne reliant le centre de Lille à la ville nouvelle de Lille-Est où se situe la nouvelle université de la métropole Nord. En première étape, le projet envisagé comporte la création d'un nouveau point d'arrêt, l'aménagement d'un nouveau terminus intermédiaire sur la ligne, le renforcement du service des trains, dans la limite compatible avec le maintien des installations actuelles de la gare centrale de Lille de façon à desservir la ville nouvelle au moyen d'un train toutes les vingt minutes. A plus long terme, on pourrait passer à une cadence d'un train toutes les dix minutes, mais au prix de remaniement plus important des installations existantes.

D'autres études concernant la desserte des banlieues de Lyon, Nantes, Rouen, Le Havre, Marseille ont également été amorcées.