

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1972.

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 1973, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES

(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 29

Transports.

I et II. — SECTION COMMUNE ET TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, *président* ; Paul Driant, Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Robert Lacoste, *vice-présidents* ; Louis Talamoni, Yves Durand, Jacques Descours Desacres, André Dulin, *secrétaires* ; Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur général* ; André Armengaud, Jean Bardol, Roland Boscary-Monsservin, Jean-Eric Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, Pierre Brousse, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Henri Henneguella, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Georges Lombard, 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.) : 2582 et annexes, 2585 (tomes I à III et annexe 34), 2590 (tome XVII) et in-8° 685.

Sénat : 65 (1972-1973).

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.....	15
<i>L'analyse du budget.....</i>	<i>15</i>
Chapitre I ^{er} . — Les dépenses d'administration.....	17
Chapitre II. — L'exploitation réglementée des voies navigables..	19
Chapitre III. — Les petits réseaux de chemin de fer.....	21
Chapitre IV. — La Régie autonome des transports parisiens.....	23
Chapitre V. — La Société nationale des chemins de fer français..	30
Chapitre VI. — Les subventions d'équipement pour travaux divers.	45
Conclusions	49
ANNEXES	55

Mesdames, Messieurs,

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

PREMIERE PARTIE

LA SECTION COMMUNE

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

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

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1972.	CREDITS PREVUS POUR 1973			DIFFE- RENCES entre 1972 et 1973.
		Services votés.	Mesures nouvelles. (En francs.)	Total.	
<i>TITRE III. — Moyens des services.</i>					
<i>Première partie. — Personnel. Rémunérations d'activité.....</i>	440.367	472.757	+ 813.729	1.286.486	+ 846.119
<i>Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales</i>	38.784	42.244	+ 24.361	66.605	+ 27.821
<i>Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services.....</i>	489.400	489.400	+ 1.828.000	2.317.400	+ 1.828.000
<i>Sixième partie. — Subventions de fonctionnement</i>	5.129.200	5.129.200	+ 1.100.000	6.229.200	+ 1.100.000
<i>Septième partie. — Dépenses diverses.</i>	500.000	500.000	»	500.000	»
Totaux pour le titre III....	6.597.751	6.633.601	+ 3.766.090	10.399.691	+ 3.801.940

Dépenses en capital.

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.		DIFFE- RENCES entre 1972 et 1973.	CREDITS DE PAIEMENT		DIFFE- RENCES entre 1972 et 1973.
		Votées pour 1972.	Prévues pour 1973.		Votés pour 1972.	Prévus pour 1973.	
		(En francs.)					
	<i>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</i>						
	<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications :</i>						
53-10	Etudes générales des transports.....	13.645.000	10.400.000	— 3.245.000	14.420.000	8.500.000	— 5.920.000
53-11 (nouveau)	Statistique des transports.....	»	800.000	+ 800.000	»	1.000.000	+ 1.000.000
	Totaux pour la troisième partie du titre V...	13.645.000	11.200.000	— 2.445.000	14.420.000	9.500.000	— 4.920.000
	<i>TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.</i>						
	<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications :</i>						
63-40	Subvention à l'Institut de recherche des transports....	6.100.000	3.900.000	— 2.200.000	5.600.000	4.420.000	— 1.180.000
	Totaux pour les titres V et VI.....	19.745.000	15.100.000	— 4.645.000	20.020.000	13.920.000	— 6.100.000

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

Les crédits demandés pour 1973 s'élèvent à 4.170.491 francs, en augmentation de 2.701.940 francs par rapport au précédent budget : sur cette dernière somme 35.850 francs représentent des mesures acquises, les mesures nouvelles s'élevant par conséquent à 2.666.090 francs.

a) LES MESURES ACQUISES

Les mesures acquises correspondent à l'incidence en année pleine des différentes améliorations apportées au cours de l'année 1972 aux rémunérations de la Fonction publique ainsi qu'aux conséquences du relèvement des différentes prestations sociales et à l'application de la loi du 12 juin 1971 relative à l'assujettissement des employeurs de la région parisienne à un versement au profit des transports en commun.

b) LES MESURES NOUVELLES

Les mesures nouvelles sont, en revanche, beaucoup plus importantes puisqu'elles conduisent à un large doublement des crédits ouverts en 1972.

La plus importante part des dotations supplémentaires a trait à un fort développement des services statistiques du Ministère des Transports. Ce développement doit se réaliser de deux manières :

— par voie de transfert. Il est proposé, en effet, de transférer du budget des services financiers (Institut national de la Statistique et des Etudes économiques) un crédit de 1,3 million de francs ;

— par ouverture de dotations supplémentaires d'un montant total de 998.776 francs.

Le transfert des responsabilités des enquêtes et statistiques assurées jusqu'en 1972 par l'I. N. S. E. E. porte sur deux catégories de travaux :

— d'une part ceux concernant le fichier statistique des véhicules industriels qui est l'instrument de base de la statistique du parc des véhicules en service et des enquêtes sur les transports, notamment, des enquêtes par sondage ;

— d'autre part, l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules industriels, enquête effectuée par sondage et qui est la seule source d'information complète sur l'emploi des véhicules de transports de marchandises et de transports de voyageurs (autocars et autobus).

Quant aux mesures nouvelles, elles doivent permettre d'augmenter les moyens et ressources du département statistique du Ministère des Transports pour permettre l'exécution de travaux nouveaux inscrits dans le plan de développement de ce service.

La première de ces mesures nouvelles porte sur l'accroissement de l'effectif du personnel des statisticiens. Dans ce cadre, deux dispositions sont proposées : une, autorise le recrutement de trois attachés de l'I. N. S. E. E. pour constituer le noyau de personnel statisticien qualifié pour le Département Statistique du Ministère des Transports qui doivent pendant deux ans être formés à l'École nationale de la statistique. L'autre, comporte la création de deux postes de contractuels qui, en permettant de recruter des statisticiens déjà formés apporteront, dès le début de 1973, la haute qualification nécessaire en attendant l'arrivée en 1975 de trois attachés statisticiens qui doivent être recrutés au concours en 1973.

La seconde mesure consiste en l'ouverture d'un crédit de 800.000 francs pour l'exécution des tâches permanentes afférentes à l'enquête sur la structure et l'activité des entreprises de transport et auxiliaire de transports. Cette enquête s'inscrit dans le programme général statistique sur les entreprises industrielles et commerciales dont l'exécution est assurée, en général, par les différents ministères de tutelle et dans certains secteurs par l'I. N. S. E. E..

Enfin, parmi les autres mesures nouvelles prévues il convient de signaler :

— l'ouverture d'un crédit de 300.000 F destiné à financer des actions en matière de modernisation et de gestion du personnel. Ce crédit correspond à la mise en place de circuits d'information (tableaux de bord) et leur utilisation à des fins de direction par objectifs (Direction des Transports terrestres) et de diagnostic de gestion (Secrétariat général à l'Aviation civile) ainsi qu'aux actions de formation correspondantes ;

— La création d'un poste d'agent contractuel adjoint au conseiller des transports à Washington.

B. — Les subventions de fonctionnement.

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

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

La première est pour 1973 en sensible progression, passant de 5.129.200 F à 6.229.200 F.

La seconde, au contraire, est en diminution et comporte une dotation de 3,9 millions de francs en autorisations de programme et 4,42 millions de francs en crédits de paiement. Les chiffres de l'année précédente étaient respectivement de 6,1 millions de francs et de 5,6 millions de francs.

Rappelons que les grandes lignes du programme de recherche scientifique et technique de l'Institut de Recherche des Transports (I. R. T.) ont été définies lors de la mise en place du VI^e Plan (1).

(1) On trouvera ci-après, en annexe, une note analysant les travaux de l'I. R. T. au cours de 1971 et des six premiers mois de 1972.

Elles comprennent :

a) Un programme de recherche qui se décompose en six sous-programmes :

- innovation dans les transports urbains ;
- exploitation de la route ;
- systèmes de transport interurbain ;
- techniques du transport international ;
- procédures d'évaluation des systèmes de transports ;
- socio-économie des transports.

b) La gestion de quatre actions thématiques programmées portant sur :

- les véhicules sûrs ;
- les véhicules non polluants ;
- les nuisances phoniques ;
- la socio-économie des transports.

c) La gestion technique et financière d'un programme d'expérimentation relatif aux modes nouveaux de transport.

C. — Les dépenses en capital.

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

a) ETUDES GÉNÉRALES DES TRANSPORTS

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant de 10.400.000 F et des crédits de paiement s'élevant à 8,5 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 :

	Autorisations de programme.
Etudes techniques et économiques des transports...	900.000 F.
Recherche et expérimentation de nouveaux modes de transport.....	7.000.000 F.
Actions thématiques programmées.....	2.500.000 F.

a) En ce qui concerne *les études techniques et économiques des transports*, trois opérations majeures sont prévues en 1973, qui s'inscrivent en partie dans le cadre des actions déjà engagées en 1972 ; il s'agit :

1. D'une étude sur le développement des transports interurbains de voyageurs, étude qui est effectuée en liaison avec les administrations intéressées et les grandes entreprises concernées (S. N. C. F., Air-Inter, Air France) et qui a pour objet de donner un cadre permettant de situer les décisions multiples que le Gouvernement est amené à prendre dans ce domaine ; place des grandes vitesses, choix techniques, politique tarifaire.

2. De la définition d'une proposition de politique à long terme à soumettre au Gouvernement en matière de la tarification de l'usage des infrastructures pour prolonger la solution intérimaire actuellement en application, en vue de fixer la position française dans les négociations européennes. Diverses études sont nécessaires à cet effet, notamment des travaux sur les coûts, la demande ainsi que les techniques concrètes de tarification et de leurs conséquences économiques.

3. Des travaux préparatoires du VII^e Plan qui doivent commencer et porteront sur un certain nombre de thèmes prioritaires en cours de définition.

b) *Modes nouveaux de transport*. — Les crédits ouverts à ce titre s'élevaient à, rappelons-le, 6 millions de francs en 1971 et à 11 millions de francs en 1972.

Les crédits ont été affectés à deux thèmes retenus par la Commission de la recherche du VI^e Plan :

- développement des modes nouveaux de transports urbains ;
- développement de la technique des coussins d'air.

Les opérations engagées au titre des transports urbains concernent les systèmes à rames ou grands véhicules, fonctionnant de façon discontinue et les systèmes à petits véhicules à fonctionnement semi-continu ainsi que dans le domaine de la technique des coussins d'air, l'aérotrain et le naviplane.

La plupart des opérations engagées en 1973 concerneront la poursuite de programmes en cours.

c) La Commission de la recherche du VI^e Plan a recommandé le lancement d'une *action thématique programmée* dans le domaine de la socio-économie des transports, action qui doit être lancée en 1973.

b) STATISTIQUES DES TRANSPORTS

A ce titre, les autorisations de programme prévues s'élèvent à 800.000 F, se décomposant :

— statistiques	350.000 F
— banque des données des transports.....	450.000 F

Les crédits de paiement demandés s'élèvent à 1 million de francs dont 245.000 F au titre des opérations en cours.

a) Les crédits destinés aux statistiques doivent permettre au Ministère des Transports, comme dans les autres départements ministériels, de poursuivre la constitution d'un fichier statistique des entreprises de son ressort. Ce fichier rassemble les données essentielles sur les entreprises et permet de dénombrer l'effectif des différentes spécialités du secteur des transports et d'en suivre l'évolution.

b) La banque des données des transports a été financée en 1972 par les crédits inscrits au chapitre 53-10. A ce titre, deux projets sont prévus pour 1973 :

— *le système de données sur les transports de marchandises :*

Le projet s'appuie sur un ensemble de données de gestion ou statistiques en vue de permettre une connaissance homogène et continue de l'ensemble des transports de marchandises nationaux et internationaux, pour tous les modes de transport et suivant la nature des produits.

— *le système de données sur les transports de personnes :*

Ce projet est l'équivalent du précédent pour les transports régionaux, interrégionaux et internationaux de voyageurs. Contrairement au premier, les données de base sont très peu homogènes, de qualité très différente et souvent d'origine statistique.

Les travaux effectués en ce domaine en 1972 ont porté sur la recherche des modalités de mise en cohérence des données existantes. Une expérience concrète est envisagée en 1973 qui vise à constituer un système permanent d'informations sur les trafics de voyageurs, selon tous les modes de transports (route, chemin de fer, avion), concernant l'axe Paris—Lyon—Marseille.

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

Les autorisations de programme s'élèvent à 3,9 millions de francs et les crédits de paiement à 4.420.000 F dont 1,3 million au titre des opérations en cours.

DEUXIEME PARTIE

LES TRANSPORTS TERRESTRES

Analyse du Budget.

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

Le tableau ci-après regroupe d'une manière fonctionnelle les différents crédits demandés pour 1973 et afférents aux dépenses ordinaires :

	1 9 7 2	1 9 7 3	DIFFERENCE
	(En francs.)		
<i>Dépenses ordinaires.</i>			
Dépenses administratives.....	8.023.491	11.943.456	+ 3.919.965
<i>Subventions aux entreprises de transport.</i>			
Exploitation réglementée des voies navigables.	12.253.000	8.420.000	— 3.833.000
Petits réseaux de chemin de fer.....	2.937.000	5.095.000	+ 2.158.000
S. N. C. F.	5.092.250.000	5.724.060.000	+ 631.810.000
R. A. T. P.	683.000.000	830.000.000	+ 147.000.000
Total	5.790.440.000	6.567.575.000	+ 777.135.000
Remboursement à la caisse de prévoyance des transports	2.425.000	3.000.000	+ 575.000
Total général.....	5.800.888.491	6.582.518.456	+ 781.629.965
<i>Dépenses en capital.</i>			
Dépenses administratives.....	{ A. P. . 4.500.000	7.680.000	+ 3.180.000
	{ C. P. . 3.500.000	5.925.000	+ 2.425.000
Subventions d'équipement.....	{ A. P. . 231.000.000	314.500.000	+ 83.500.000
	{ C. P. . 165.000.000	265.000.000	+ 100.000.000
Total	{ A. P. . 235.500.000	322.180.000	+ 86.680.000
	{ C. P. . 168.500.000	270.925.000	+ 102.425.000

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

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

CHAPITRE PREMIER

Les dépenses d'administration.

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

1° LES DÉPENSES ORDINAIRES

Les crédits relatifs aux dépenses ordinaires concernent exclusivement le fonctionnement du service des contrôleurs routiers. Les dotations prévues pour 1973 sont en augmentation de 919.965 F sur celles de 1972. Cette augmentation traduit essentiellement, dans le cadre des mesures acquises, l'extension en année pleine des revalorisations des traitements publics intervenues en 1972 ainsi que l'incidence des majorations de cotisations sociales et au titre des mesures nouvelles, la création de trois emplois de contractuels pour le service du contrôle routier.

Enfin, nous voyons apparaître dans le projet de budget de 1973 des transports terrestres au titre des « Moyens des services » un chapitre nouveau doté de 3 millions de francs pour faire face aux dépenses d'entretien des infrastructures ferroviaires maintenues en service pour les besoins de la dépense. En fait, il s'agit là d'un simple jeu d'écriture. La dotation dont il s'agit figurait, en effet, les années précédentes dans la subvention versée à la S. N. C. F. en application des articles 18, 18 *ter*, 18 *quater* et 18 *quinquies* de la convention. Rappelons, à ce propos, que la S. N. C. F. est tenue par son cahier des charges de maintenir en service les lignes et installations qui pourraient être déclassées du point de vue commercial mais qui présentent, par contre, un intérêt stratégique.

2° LES DÉPENSES EN CAPITAL

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

a) *Etudes générales des transports.*

Les autorisations de programme prévues pour 1973 s'élèvent à 6.330.000 F se répartissant entre :

— études de caractère général	3.330.000 F
— études localisées des transports	3.000.000 F

Les crédits de paiement s'élèvent à 4,5 millions.

b) *Bureaux régionaux de fret.*

Il s'agit de la construction d'un bureau régional de fret au Sud de Paris pour lequel est prévue une dotation de 200.000 F.

c) *Pesée des véhicules routiers.*

Les dotations de chapitre, qui s'élèvent, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement à 1.150.000 F, sont destinées à la construction d'aires de pesées et à l'achat de bascules semi-fixes pour assurer le contrôle des poids des véhicules routiers.

CHAPITRE II

L'exploitation réglementée des voies navigables.

Les crédits prévus à ce titre pour 1973 s'élèvent à 8,4 millions de francs, en diminution de 3.833.000 F par rapport au précédent budget. Ces crédits se décomposent de la manière suivante :

	CREDITS votés en 1972.	CREDITS demandés pour 1973.
(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).....	600.000	500.000
2. — Prime de dégagement accordée aux propriétaires de bateaux tractionnés métalliques.....	1.733.000	»
3. — Réorganisation de la flotte française rhénane.....	6.000.000	4.500.000
4. — Plan batellerie.....	3.920.000	3.420.000
	12.253.000	8.420.000

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 500.000 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, à l'origine, sur trois ans à compter de 1969. Ultérieurement, le programme des deux dernières années a été étalé, à partir de l'exercice 1970, sur trois ans ; il est maintenant achevé. Ajoutons qu'une économie de 100.000 F a pu être, à ce titre, réalisée en 1972 par rapport au chiffre figurant au budget (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 Compagnie française de navigation rhénane, a prévu une subvention forfaitaire de 6 millions en 1972 et de 4,5 millions en 1973.

Ligne 4. — Le Plan pour l'adaptation économique et sociale de la batellerie, dont la durée est limitée à trois ans, n'a pu être mis en place qu'à partir du mois de mai 1972, après institution de la taxe parafiscale destinée à assurer la participation de la profession. Dans ces conditions, le crédit pour 1972 ne sera que partiellement utilisé et il a paru possible lors du débat en première lecture devant l'Assemblée Nationale de ramener le crédit à 3.420.000 F pour 1973.

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 1973, elles doivent s'élever, au total à 75.000 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 crédits prévus pour l'exercice 1973 s'élèvent à 5.020.000 F en augmentation de 2.163.000 F, soit près de 76 % sur l'exercice précédent.

A l'exception d'une somme de 100.000 F destinée au transfert sur route du Vivarais Lozère, ce crédit est affecté au chemin de fer de la Corse.

Le Chemin de fer de la Corse, réseau à voie métrique de 232 kilomètres, relie Ajaccio à Bastia, avec embranchement de Ponteileccia à Calvi.

Il appartient à la catégorie juridique des réseaux secondaires d'intérêt général, ce qui implique que l'Etat, et non le département, est l'autorité responsable de l'exploitation et supporte à ce titre les déficits.

Par une convention du 16 avril 1965 approuvée par décret du 29 mai 1965, l'Etat avait concédé l'exploitation de ce chemin de fer — à dater du 1^{er} juin 1965 et pour une durée de 14 ans et 7 mois — à la Société auxiliaire pour les Chemins de fer secondaires.

La concession portait uniquement sur l'exploitation, mais non sur le domaine et le matériel affecté, tous deux seulement mis à la disposition du concessionnaire, à charge pour lui de restituer le tout en fin de concession. L'exploitation s'effectuait aux risques et périls du concessionnaire, moyennant le versement d'une subvention forfaitaire indexée.

Si l'exploitation se révélait relativement satisfaisante sur le plan technique, par contre la gestion financière laissait gravement à désirer. Elle s'est trouvée si dégradée à fin 1971 que le paiement des salaires de décembre n'a pu être effectué et que la continuité du service public ferroviaire a été compromise.

L'administration a dû se substituer au concessionnaire défaillant et notamment, par décret du 6 janvier 1972 un administrateur-séquestre a été désigné ; le concessionnaire a déposé le 8 janvier une déclaration de cessation de paiement et sa déchéance a été prononcée par un arrêté ministériel du 31 janvier 1972 et un jugement du tribunal de commerce en date du 20 mars 1972 l'a déclaré en liquidation.

Le séquestre avait été confié à la Société générale de Chemins de fer et de Transports automobiles qui a exploité le réseau, du 7 au 31 janvier 1972, pour le compte de l'Etat et aux frais et risques du concessionnaire.

Depuis la déchéance de ce dernier, l'administration est assurée provisoirement, pour le compte de l'Etat, par la même société, à l'aide d'une avance qui lui est versée mensuellement. La majoration de crédit demandée a pour objet de permettre la poursuite de l'exploitation en 1973.

CHAPITRE IV

La Régie autonome des transports parisiens.

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

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

A l'heure actuelle, et d'après le budget révisé de l'exercice 1972, la situation financière de la Régie se présente, pour l'année en cours, de la manière suivante :

	MONTANT
	(En millions de francs.)
<i>Charges :</i>	
Personnel	1.685,5
Energie	89,7
Entretien et divers.....	218,2
Charges financières.....	205,3
Annuités de renouvellement.....	190
Autres dotations.....	32,1
Provisions	14
Impôts et taxes.....	434
Réductions de charges du réseau routier.....	— 4
Réduction de charges du personnel.....	»
Total	2.868,8
	(En millions de francs.)
<i>Recettes :</i>	
Recettes directes de trafic	1.282
Remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires ..	345
Indemnité compensatrice	1.013
Recettes accessoires	216
Total	2.856

Le décompte des participations est donné dans le tableau ci-après :

	En millions de francs.
<i>Participation des collectivités publiques</i>	1.087
dont :	
Etat	763
Collectivités locales	324
<i>Versement des employeurs</i>	271

On observe donc que d'ores et déjà la participation financière de l'Etat, telle qu'elle figure au budget de 1972, se révèle insuffisante et devra, par conséquent, faire l'objet d'un ajustement et ce malgré les efforts faits par la Régie pour réaliser des économies notamment par une réduction des effectifs (cf. Annexe II).

Quant aux perspectives pour 1973, elles sont les suivantes :

	En mil- lions de francs.
<i>Charges totales</i>	<u>3.135</u>
<i>Recettes :</i>	
Recettes directes de trafic	1.441
Remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires	387
Indemnité compensatrice	1.087
Recettes accessoires	220
Total	<u>3.135</u>
<i>Participation des collectivités publiques</i>	1.475
dont :	
Etat	830
Collectivités locales	351
<i>Versement des employeurs</i>	294

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

Le programme d'investissement de la R. A. T. P. pour 1973 par grandes rubriques s'établit comme suit :

a) *Extension du réseau ferré.* — Dans ce domaine sont prévus :

— l'achèvement des lignes de Boissy-Saint-Léger et de Saint-Germain-en-Laye du R. E. R. ainsi que celui du prolongement de la ligne n° 3 à Bagnolet ;

— la poursuite des opérations du tronçon central du R. E. R., du prolongement de la ligne n° 8 à Créteil et de la jonction des lignes n°s 13 et 14 ;

— l'engagement des opérations de la ligne du R. E. R. dite de la Vallée de la Marne, du prolongement de la ligne de Sceaux à Châtelet, du prolongement de la ligne n° 13 à Saint-Denis et du prolongement de la ligne n° 14 à Châtillon.

b) *Accroissement de la capacité des transports.* — Il s'agit principalement, en l'espèce, de l'accroissement de la capacité des lignes, de la commande et du contrôle du mouvement des trains sur le Réseau express régional et sur le réseau ferré urbain et de l'adaptation des installations fixes du réseau ferré urbain.

c) *Automatisation des réseaux.* — Ces investissements portent sur l'automatisation du contrôle et de la distribution des titres de transport, l'automatisation du mouvement des trains du réseau ferré urbain et le contrôle du mouvement des voitures du réseau routier.

d) *Commandes de matériel.* — Ces commandes portent sur le matériel moderne nécessaire tant pour le réseau routier que le réseau ferré.

e) *Modernisation et gros entretien.* — Les opérations retenues sous ce titre sont destinées, en priorité, à améliorer la qualité du service et la productivité ainsi que la sécurité de l'exploitation.

Le calendrier de mise en service des principaux investissements qui figurent au programme de 1973 est le suivant :

- R. E. R. jonction Auber—Nation en 1977 ;
- prolongement de la ligne de Sceaux au Châtelet, mise en service prévue en 1977 ;
- R. E. R. antenne de la Vallée de la Marne, mise en service en 1977 de la section Fontenay—Noisy I ;
- jonction des lignes n° 13 et 14 :
 - juillet 1973, mise en service de la station Miromesnil ;
 - juin 1975, mise en service de la station Champs-Élysées ;
 - juin 1977, mise en service de la jonction complète.
- prolongement de la ligne n° 13 au nord de Paris : premier semestre 1976, mise en service de la station Porte de Paris ;
- prolongement de la ligne n° 14 du sud de Paris : premier semestre 1976, mise en service de la station Vanves ;
- prolongement de la ligne n° 8 :

— septembre 1973, mise en service de la station Créteil-Hôpital Henri-Mondor ;

— septembre 1974, mise en service de la station Créteil-Préfecture.

— la mise en service en 1974 sur l'ensemble du réseau métropolitain de la distribution et du contrôle automatiques des titres de transport ;

— la mise en pilotage automatique des lignes n° 3, 6 et 7 du réseau ferré en 1973 et 1974 ;

— l'extension aux lignes n° 2, 5, 6, 7 bis, 10, 11, 13 et 14 du réseau ferré de la commande centralisée (fin de programme en 1974) ;

— l'achèvement en 1974 de la mise à un agent des autobus à Paris et en banlieue.

*
* *

Au total, le montant des autorisations de programme prévues pour 1973 au budget de la Régie s'élève taxes comprises à 1.605 millions de francs, et celui des crédits de paiement à 1.419 millions de francs, et se répartissent de la façon suivante :

LIBELLE	MONTANT en millions de francs hors taxes.	
	Autorisations de programme.	Crédit de paiement.
Titre I ^{er} . — Extension du réseau ferré.....	463,30	406,10
Titre II. — Accroissement de la capacité.....	180,30	226,50
Titre III. — Automatisation des réseaux.....	178,95	128,95
Titre IV. — Commandes de matériel roulant.....	321,25	274,15
Titre V. — Modernisation et gros entretien.....	224	192,30
Total général (hors taxes).....	1.367,80	1.228
A ajouter T. V. A.....	237,20	191
Total général (taxes comprises).....	1.605	1.419

Quant au financement de ce programme d'investissement, il s'établit de la façon suivante :

	En millions de francs.
Subvention d'équipement.....	316
Fonds d'emprunts (y compris prêts du District).....	532
Fonds de renouvellement.....	180
Versement des employeurs (a).....	200
Récupération de taxes.....	191
	1.419

III. — LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

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

a) *Participation aux dépenses d'exploitation.*

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

Rappelons que ces pertes de recettes sont de trois catégories :

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

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

Lorsque le Gouvernement a fait opposition à une proposition de relèvement des tarifs de la R. A. T. P. tendant au rétablissement de l'équilibre financier de la Régie et présentée par le syndicat chargé de l'organisation des transports de voyageurs dans la

a) Il s'agit du reliquat du versement affectable au financement des investissements après attribution d'une part de ce versement à la couverture des charges d'exploitation

région parisienne — ou bien s'il n'autorise qu'une application partielle de cette proposition de relèvement — le déficit qui en résulte pour la R. A. T. P. est compensé par une indemnité dont la charge est répartie entre l'Etat et les collectivités locales membres du syndicat (ville de Paris et anciens départements de la Seine et de Seine-et-Oise, départements de Seine-et-Marne et de l'Oise).

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

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

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

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

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

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

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

Les données de ce système se trouvent dans la pratique modifiées du fait de la création, à compter du 1^{er} septembre 1971, en application de la loi du 12 juillet 1971, d'une taxe à la charge

des entreprises de la région parisienne et dont le produit est destiné à la fois à compenser pour partie les pertes de recettes occasionnées à la Régie par l'octroi de tarifs réduits aux salariés et à concourir au financement des investissements.

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 1973 à 830 millions de francs, en augmentation de 147 millions de francs sur les crédits ouverts en 1972.

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	ETAT	COLLEC- TIVITES locales.	TOTAL
	(En millions de francs.)		
Pertes de recettes résultant d'une opposition au relèvement des tarifs (indemnité compensatrice).....	762	326	1.088
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.....	10		10
Total	830	351	1.181
Participation des employeurs.....			294
Total général.....			1.475

b) *Participation aux dépenses d'infrastructure.*

Comme les années précédentes, la Régie autonome des transports parisiens bénéficiera, en 1973, de subventions pour la réalisation de ses infrastructures nouvelles. Ces subventions, qui sont prélevées sur le chapitre 63-90, s'élèvent à :

- 147 millions de francs en autorisations de programme ;
- 144 millions de francs en crédits de paiement.

Ces crédits représentent la participation de l'Etat aux dépenses du R. E. R. et notamment à celles relatives à la poursuite des travaux du tronçon central.

CHAPITRE V

La Société nationale des chemins de fer français.

Avant d'aborder l'examen des crédits prévus pour 1973 au titre de la S. N. C. F. dans le budget des Transports terrestres, il convient de faire le point, comme nous venons de le faire pour la R. A. T. P., de la situation financière actuelle de la Société nationale ainsi que son programme d'investissements.

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

La situation financière de la S. N. C. F. pour 1972, telle qu'elle est décrite dans la revision de juillet dernier du budget d'exploitation de la Société nationale, traduit une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses de 250 millions.

Cette somme correspond au manque à gagner net résultant de ce que, en application de la politique économique générale du Gouvernement, la S. N. C. F. a été conduite à différer la date d'application des majorations de tarifs décidées pour le 1^{er} mai pour les voyageurs, et aussi au fait que le pourcentage moyen de hausse pour les tarifs par wagons a été ramené de 6,5 à 5,3 %.

Depuis lors, la situation financière de l'entreprise ne s'est pas améliorée. On a enregistré, en effet, une certaine insuffisance des recettes réalisées par rapport aux prévisions budgétaires ainsi que le révèle l'analyse des statistiques afférentes aux résultats comptables, comparées aux évaluations budgétaires échelonnées semaine par semaine.

Pour 1973 aucun renseignement précis n'a pu être obtenu mais tout permet de penser que, sauf un renversement brutal de la tendance, les résultats risquent de ne pas être plus satisfaisants que ceux de 1972.

II. — LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT
DE LA S. N. C. F. POUR 1973

Les programmes d'investissement de la S. N. C. F. (1) sont, d'une manière générale, répartis en deux tranches :

— une tranche « normative » financée par les ressources propres de l'entreprises et par appel au marché financier français ;

— une tranche dite « conditionnelle », dont la réalisation est subordonnée au dégagement de ressources supplémentaires provenant d'emprunts à l'étranger, d'une politique plus active en matière de cessions d'actifs, d'éventuels excédents d'autofinancement...

Pour 1973, le montant total des dépenses autorisées a été fixé à 2.160 millions de francs (y compris T. V. A.), se décomposant ainsi :

	En millions de francs.
Tranche normative réseau principal.....	1.575
Tranche normative réseau banlieue.....	300
	1.875
Tranche conditionnelle réseau principal.....	285
	2.160

En considérant comme acquise la réalisation de la tranche conditionnelle, la décomposition du programme serait la suivante :

	RESEAU principal.	BAN- LIEUE	TOTAL
	(En millions de francs.)		
Matériel roulant, mobilier et outillage.....	1.085	194,2	1.279,2
Installations fixes.....	760	105,8	865,8
Participations financières.....	15	»	15
	1.860	300	2.160

(1) On trouvera ci-après en annexe (Annexe III) une note sur les perspectives d'investissement à moyen terme de la S. N. C. F.

Le financement de ces investissements doit être assuré dans les conditions ci-après :

	MONTANT
	(En millions de francs.)
<i>Ressources propres :</i>	
Amortissements	1.320
Cessions d'actif.....	10
Récupération de T. V. A.....	368
<i>A déduire :</i>	
Remboursement d'emprunts à long terme	+ 505
	1.193
<i>Emprunts et autres ressources :</i>	
Marché financier.....	567
Autres ressources à dégager (a).....	400
Total	967
	2.160

(a) Partie du « Versement de transport employeurs de la région parisienne » (170 millions de francs), emprunt à l'étranger, excédent d'autofinancement, cessions d'actifs supplémentaires...

Ce programme d'investissement concerne principalement les opérations ci-après :

Matériel roulant. — Les commandes de matériel roulant, ayant pour but de renouveler, de moderniser le parc et d'assurer une meilleure qualité de service porteront notamment sur :

- 24 locomotives électriques ;
- 40 locomotives Diesel ;
- 25 éléments automoteurs Diesel ;
- 10 rames à turbines à gaz ;
- 10 voitures lits ;
- 15 voitures Gril-Bar ;
- 225 voitures Coach (type long) ;
- 170 voitures U. I. C. (type long) ;
- 80 voitures à étage pour la banlieue (2^e tranche) ;
- 3.750 wagons à boggies.

De plus, 11 locomotives électriques BB 17000 du réseau principal seront transférées au réseau banlieue et remplacées par un nombre équivalent de BB 25000 à commander en 1973.

Installations fixes. — Les travaux à entreprendre au titre des installations fixes ont pour but de moderniser et d'automatiser les installations en vue d'améliorer la qualité de service et le trafic. Ces travaux porteront principalement sur :

— les installations fixes de traction électrique (renforcement des sous-stations) ;

— les travaux de voie (raccordement Lyon-Guillotière, 3^e voie entre Etampes et Angerville) ;

— les installations de signalisation ;

— l'amélioration des télécommunications en vue de la télégestion ;

— l'automatisation ou la suppression des passages à niveau ;

— l'aménagement et l'extension des gares de triage ainsi que des voies des quais des ports maritimes (Dunkerque, Le Havre) ;

— les embranchements particuliers ;

— l'amélioration des installations techniques des dépôts ;

— l'amélioration de la qualité d'accueil des gares (reconstruction, rénovation).

*
* *

Parmi les différents éléments des programmes d'investissement de la S. N. C. F., deux nous paraissent, à l'heure actuelle, devoir plus spécialement être signalés. Il s'agit d'une part, de la politique suivie par la Société nationale dans le domaine de la modernisation des grandes lignes voyageurs et, d'autre part, de la construction éventuelle d'une nouvelle voie ferrée entre Paris et Lyon.

La modernisation des grandes lignes voyageurs.

Les services voyageurs rapides et express constituent, pour la S. N. C. F., des activités particulièrement rentables. La Société Nationale a poursuivi, depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, une politique d'amélioration de la qualité de ses services en mettant à profit les plus récents progrès techniques. Ces améliorations se développent actuellement selon trois grands axes : relèvement du niveau de confort, meilleur cadencement des horaires, accroissement de la vitesse dans les limites permises par l'infrastructure existante.

Malgré un certain redressement intervenu au cours des dernières années du V^e Plan, l'âge moyen du parc des voitures à voyageurs de la S. N. C. F. reste encore élevé (35 ans). Cet état de fait résulte des priorités qui avaient dû être précédemment accordées à la modernisation de la traction et du parc de wagons à marchandises. Aussi, le renouvellement du parc de voitures fait-il, dans les programmes actuels, l'objet d'un effort particulier. C'est ainsi que le programme 1971 comportait l'acquisition de 240 voitures ; celui de 1972 s'élève à près de 300 voitures, alors qu'entre 1960 et 1968, le nombre moyen de voitures reçues annuellement n'a pas excédé 140. Ce renouvellement du parc s'accompagne d'un relèvement sensible du niveau de confort portant sur le développement du conditionnement d'air, aussi bien en première qu'en deuxième classe, l'insonorisation, l'aménagement intérieur et, en particulier, les sièges, la qualité de roulement. Les voitures de 2^e classe dont la construction est prévue comporteront, d'une part, des voitures à compartiments de 6 places au lieu de 8 actuellement, d'autre part, des voitures du type « coach » d'un modèle entièrement nouveau et qui seront toutes dotées du conditionnement d'air.

Sur les axes principaux, la S. N. C. F. refond progressivement ses horaires afin de mieux les adapter aux besoins de sa clientèle et de lui offrir des possibilités de déplacement plus étendues en se rapprochant, comme cela a été par exemple le cas sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg, d'une desserte cadencée.

Des accroissements de vitesse ont enfin été réalisés en utilisant après les avoir systématiquement recensées, les possibilités offertes par les lignes existantes, au prix de modifications limitées de la

signalisation. Les vitesses plafond sont ainsi progressivement relevées et, à titre d'exemple, la longueur des voies pouvant être parcourues à 160 km/heure, qui n'était que de 290 kilomètres en 1966, a été portée en 1971 à 4.230 kilomètres, dont 533 permettant la vitesse de 200 km/heure. La modernisation de la traction et notamment les électrifications ont rendu possibles ces accroissements de vitesse. Plus récemment, l'introduction de la turbine d'aviation a permis d'étendre aux lignes non électrifiées des possibilités analogues par la mise en service de turbo trains.

C'est après des essais prolongés sur un élément expérimental, que la S. N. C. F. a finalement décidé l'utilisation, en service commercial, de la traction par turbine à gaz. La section de ligne Paris—Caen—Cherbourg a été choisie et les premiers éléments à turbine à gaz (E. T. G.) ont été progressivement introduits à partir de 1970 cependant que la structure même de la desserte de la ligne était profondément remaniée en mettant à profit les accroissements de vitesse pour aboutir, avec un parc relativement réduit (14 éléments), à une meilleure répartition des trains au cours de la journée et à un cadencement régulier des horaires. Les premiers résultats sont très encourageants puisque, par rapport à l'année 1969 précédant la mise en service des E. T. G., le trafic a augmenté de près de 20 %.

Tirant les enseignements de cette première application, la S. N. C. F. compte faire bénéficier de ce type de traction certaines lignes transversales de profil relativement difficile, et non électrifiées. Un nouveau matériel mieux adapté et spécialement conçu pour la traction par turbine (les E. T. G. Paris—Caen—Cherbourg dérivant directement d'un matériel automoteur diesel classique) va être progressivement mis en service à partir de l'hiver 1973 sur les relations Lyon—Bordeaux, Lyon—Nantes et Lyon—Strasbourg : il comportera les deux classes et sera climatisé.

Par ailleurs, des études sont actuellement en cours pour examiner dans quelles conditions un matériel du même type pourrait être utilisé sur certaines lignes radiales non électrifiées. Enfin, la S. N. C. F. a fait construire un prototype de train à très grande vitesse (dit T. G. V.). Ce prototype poursuit actuellement de façon normale ses essais techniques. Il a atteint la vitesse de 307 km/heure dans des conditions très satisfaisantes de stabilité et de confort.

Mais toutes les possibilités d'un tel train pourraient être difficilement utilisées sur les infrastructures existantes, d'où l'idée d'envisager la construction d'infrastructures nouvelles spécialement adaptées aux grandes vitesses des trains de voyageurs. C'est dans ces conditions que la S. N. C. F. a été amenée à étudier le projet de création d'une ligne nouvelle Paris—Lyon.

La construction d'une nouvelle ligne Paris—Lyon.

Le projet de la création d'une ligne nouvelle Paris—Lyon fait, à l'heure actuelle, l'objet de sérieuses controverses ; il a donc paru utile à votre rapporteur de faire le point de l'état actuel de la question.

Rappelons que c'est le 25 mars 1971 qu'un conseil interministériel consacré aux problèmes de transport a retenu la solution de la liaison Paris—Lyon par turbotrain en vue de faire face à la saturation — prévue pour la fin de la décennie — du trafic de la S. N. C. F. sur les axes ferroviaires Paris-Est et Sud-Est. Il prévoyait que la préparation, les études et la mise en œuvre de cette solution par turbotrain devaient être conduites selon un calendrier permettant sa mise en service lorsque la saturation apparaîtrait effectivement.

Conformément à cette décision, le rapport du Gouvernement sur le VI^e Plan prévoit dans les programmes d'actions détaillées, 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. Il est à noter qu'une étude sur la capacité de l'axe ferroviaire Paris—Lyon avait été effectuée en février 1971, antérieurement à ces décisions, par la Commission des transports pour le VI^e Plan. Elle constatait qu'il se produisait déjà des phénomènes de saturation se traduisant par des coûts supplémentaires et nuisant à la qualité du service, et concluait que la ligne nouvelle permettrait de les réduire dans une très large mesure. Elle estimait que, pour la seule section Paris—Dijon, la saturation physique risquerait d'intervenir dès 1978.

Une mise à jour de l'étude de capacité a été réalisée par la S. N. C. F. en février 1972. Elle montre que les perspectives de saturation se renforcent.

Pour faire face à l'échéance fixée par les pouvoirs publics, la S. N. C. F. a donc préparé la réalisation d'un projet sur deux plans :

— sur le plan technique, les études portent sur la définition du tracé de la ligne, la mise au point des conditions d'exploitation de cette ligne ainsi que sur l'essai d'un prototype de rame à turbine à gaz à très grande vitesse, prototype dont nous avons parlé plus haut ;

— sur le plan administratif, les travaux consistent en la mise en état du dossier de la demande de déclaration d'utilité publique.

Quant à l'étude économique de la ligne nouvelle Paris—Lyon elle a été précisée dans le cadre de la préparation du VI^e Plan au sein d'un groupe de travail chargé d'étudier les transports à grande vitesse sur l'axe Paris—Sud-Est. Aux conditions économiques de 1970, qui ont servi de base pour l'établissement de ce rapport, l'évaluation de l'infrastructure (acquisition de terrain, génie civil, installations ferroviaires) s'élevait à 1.632 millions de francs, y compris les frais généraux et les intérêts intercalaires et la rentabilité de la construction de la ligne pour la S. N. C. F. s'établissait à 15 %.

III. — LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

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

A. — Les crédits de fonctionnement.

Le budget des Transports contient, au titre des dépenses ordinaires, cinq chapitres intéressant la Société nationale des chemins de fer français et représentant un total de 5.724 millions de francs.

Le tableau ci-après donne la comparaison des crédits demandés pour 1973 et ceux votés pour 1972 :

CHAPITRE	DESIGNATION	1972	1973	DIFFÉRENCE
		(En millions de francs.)		
45-42	Subvention d'exploitation à la Société nationale des chemins de fer français.....	383	186	— 197
45-43 (nouveau)	Application des articles 18, 18 <i>ter</i> , 18 <i>quater</i> et 18 <i>quinquies</i> de la convention du 31 août 1937	263	600	+ 337
45-44	Application des articles 19, 19 <i>bis</i> et 19 <i>quater</i> de la convention du 31 août 1937.....	4.036	4.443	+ 407
45-46	Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation.....	6,250	6,06	— 0,19
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.....	404	489	+ 85
	Total	5.092,250	5.724,06	+ 631,81

Le simple examen de ce tableau montre que la structure des crédits affectés à la S. N. C. F. évolue sensiblement d'une année à l'autre. La subvention d'exploitation diminue alors que les différents remboursements augmentent rapidement. Au total l'ensemble des crédits prévus pour 1973 est en augmentation de 12 % par rapport au précédent budget.

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. afférent aux grandes lignes. Rappelons que l'article 18 *bis* de la convention du 31 août 1937 modifiée entre l'Etat et la S. N. C. F. dispose que les budgets des exercices 1970, 1971, 1972 et 1973 seront équilibrés à l'aide de subventions forfaitaires et non révisables. En supposant une évolution suffisamment régulière des conditions économiques, il a été prévu de réduire cette subvention, initialement fixée à 766 millions de francs en 1970, par paliers annuels égaux.

Le montant de la subvention forfaitaire aurait dû, en application de ce principe, être évalué à 192 millions de francs en 1973. Ce chiffre a été néanmoins diminué de 6 millions de francs pour tenir compte de l'extension de la zone des transports parisiens. Cette extension doit permettre à la S. N. C. F. d'être compensée à un autre titre des pertes de recettes afférentes aux ex-grandes lignes, qui seront incluses dans l'exploitation de banlieue. Le montant de la subvention forfaitaire s'établit ainsi au chiffre de 186 millions de francs, mais sera-t-elle suffisante, c'est la question que l'on peut se poser étant donné la situation actuelle, assez médiocre, du trafic.

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

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

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

Le mécanisme résultant du contrat de programme prévoit la prise en charge progressive par l'Etat de ce déficit par tranches annuelles de 3.670 kilomètres de voies desservies, ce qui conduit à la prise en charge, en 1973, de 18.350 kilomètres.

Le déficit pris en charge par l'Etat est égal aux sommes que la fermeture du service aurait permis à la S. N. C. F. d'économiser. Les premiers résultats des comptabilités tenues dans les gares ont permis d'évaluer la dépense économisable moyenne, pour 1973, (sans T. V. A.), à :

- 6.250 F par kilomètre pour les lignes exploitées sur route ;
- 36.000 F par kilomètre pour les lignes transférées en cours d'année ;
- 58.000 F par kilomètre pour les lignes exploitées par chemins de fer.

Compte tenu des lignes qui resteront encore exploitées par fer en 1973, la dépense prévisible est de l'ordre de 600.000.000 F.

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, l'Etat est tenu de participer aux dépenses d'entretien de l'infrastructure, des passages à niveau et des retraites de la S. N. C. F.

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

Charges d'infrastructure grandes lignes.

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

Cette contribution, à caractère forfaitaire, a été fixée à 1.122 millions de francs en 1970. Elle doit être ajustée pour chacune des années 1971 à 1974 par application d'une formule de révision fondée sur les index économiques. Elle est ainsi passée à 1.280 millions de francs en 1972.

Pour 1973, le crédit a été évalué à 1.355.000.000 francs en supposant les variations suivantes des principaux indices de base :

— entreprises de travaux publics.....	+ 5 %
— laminés marchands acier.....	+ 13 %
— masse salariale des cheminots à effectifs constants	+ 8,5 %

Passages à niveau publics (grandes lignes, banlieue).

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

Cette contribution est calculée :

- sur la base des salaires et des prix ;
- en fonction de l'évolution des effectifs de gardiennage.

Charges de retraites.

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

- a) Charges de toute nature afférentes aux prestations, diminuées des produits des fonds de la caisse des retraites ;
- b) Les cotisations normalisées (part salariale et part patronale) dont le taux est actuellement fixé à 40,55 % des salaires soumis à retenue pour la retraite.

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

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

- de la revalorisation, d'une part, des salaires et, d'autre part, des retraites ;
- de la variation des effectifs actifs cotisant à la caisse des retraites, et des effectifs retraités d'autre part ;
- des conséquences éventuelles de l'évolution des régimes de retraites sur le taux des cotisations.

Les hypothèses prises en considération pour 1973 sont les suivantes :

- maintien du taux de cotisation normalisée à 40,55 % ;
- effectif moyen des actifs : 286.500 agents ;
- effectif moyen des retraités en diminution de 1 % et légère augmentation des ayants droit (veuves) ;
- majoration de salaires de 9,2 % en 1972 et de 8,5 % en 1973.

Compte tenu des règles de calcul indiquées ci-dessus, les contributions prévues pour 1973 au titre des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention sont les suivantes :

	1972	1973	DIFFÉ- RENCE
(En millions de francs.)			
Charges d'infrastructure grandes lignes.....	1.280	1.355	+ 75
Passages à niveau grandes lignes.....	276,4	324	+ 47,6
Passages à niveau banlieue parisienne.....	13,6	16	+ 2,4
Charges de retraites.....	2.466	2.748	+ 282
	4.036	4.443	+ 407

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 1973, s'élève à 6.060.000 F, en diminution de 190.000 F par rapport au crédit voté en 1972.

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).*

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

Ces remboursements sont imputés sur les budgets des différents ministères intéressés. Leur montant doit être ajusté aux résultats en fonction du trafic et des majorations de tarifs qui

interviennent en cours d'exercice et, par conséquent, définitivement arrêté lorsque ces résultats sont connus. Mais des acomptes mensuels sont versés à la société nationale en cours d'année. C'est pour permettre le versement de ces acomptes qu'est demandé un crédit prévisionnel de 489 millions de francs en 1973 au titre des remboursements incombant au Ministère des Transports et qui concernent les réductions de tarifs ci-après :

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

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

Pour mémoire, indiquons enfin que les crédits prévus au budget d'autres ministères que celui des Transports pour faire face en 1973 à des remboursements à la S. N. C. F., au titre des articles 20 bis et 18 ter de la Convention, sont les suivants :

	Millions de francs.
1° <i>Article 20 bis.</i>	
— Ministère des Armées (transport à tarif réduit des militaires et marins) (chap. 37-98)	328
— Ministère de la Justice (charges afférentes au transport des prisonniers et de leur escorte) (chap. 34-23)	3,30
— Ministère de l'Economie et des Finances (charges communes), extension du bénéfice de la réduction de 30 % — congés payés — aux conjoints et enfants mineurs de certains retraités	8
2° <i>Article 18 ter.</i>	
— Premier Ministre. — Transport de la presse	40

B. — Les subventions d'investissement.

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

Les autorisations de programme s'élèvent à 51,8 millions de francs et les crédits de paiement à 40 millions de francs. Ces dotations sont destinées à subventionner un certain nombre d'opérations entreprises par la S.N.C.F., et notamment la construction des nouvelles gares de Trappes et d'Evry, ainsi que celle de la gare de banlieue de Paris-Lyon et les acquisitions foncières préparant la jonction Aulnay—Roissy.

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 même chapitre 63-90 de la section « Transports terrestres ».

La dotation totale du chapitre dont il s'agit s'élève, en autorisations de programme, à 314,5 millions de francs, et en crédits de paiement à 265 millions de francs, contre respectivement 231 millions et 165 millions au budget de 1972.

Si l'on défalque les crédits destinés au versement de subventions à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P., crédits que nous venons d'analyser dans les chapitres consacrés à ces entreprises, les dotations restantes se répartissent dans les conditions indiquées au tableau ci-après :

ARTICLES	O B J E T	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
(En francs.)			
10	Etudes, recherches et développement de caractère général.....	7.000.000	8.115.000
20	Etudes, recherches et essais classiques..	3.000.000	3.084.000
30	Expérimentations commerciales de techniques nouvelles.....	27.000.000	15.000.000
40	Infrastructure de transports en commun dans la région parisienne.....	20.000.000	16.000.000
50	Infrastructure de transport en commun en province.....	54.000.000	19.500.000
60	Parcs d'intérêt régional, région parisienne	»	700.000
70	Centre de productivité des transports et divers	1.800.000	1.800.000
80	Centres routiers.....	2.900.000	2.300.000
90	Subvention au syndicat des transports parisiens pour acquisitions foncières..	»	500.000

Article 10. — *Etudes, recherches et développement de caractère général.*

Il s'agit d'études de prix de revient de transports routiers de voyageurs et de marchandises, des études structurelles sur l'organisation du travail dans les entreprises de transport et des études prévisionnelles d'évolution sont envisagées.

Article 20. — *Etudes, recherches et essais classiques.*

Les crédits seront utilisés pour une première tranche de réalisation du mini-métro de la ville nouvelle de la Communauté urbaine de Lille et pour la mise en souterrain du tramway du Mongy au centre de Lille.

Article 40. — *Infrastructure de transports en commun dans la région parisienne.*

Les crédits seront utilisés pour l'aérotrain Cergy—Défense.

Article 50. — *Infrastructure de transports en commun en province.*

Les crédits figurant à l'article 50 sont destinés à la construction de lignes de métro dans certaines villes de province, question qui appelle les précisions suivantes :

A la suite des décisions prises l'an dernier par le Gouvernement, deux concours, dont l'un international (Marseille), ont été lancés pour la construction d'une ligne de transport collectif en site propre dans chacune des deux villes de Lyon et de Marseille.

Les maîtres d'ouvrage sont respectivement le Syndicat des transports en commun lyonnais et la ville de Marseille.

Deux jurys de concours ont été constitués localement, celui de Lyon présidé par le Préfet du Rhône en sa qualité de Président du Syndicat des transports en commun de la région lyonnaise, celui de Marseille par le maire de Marseille. Les concours ont été ouverts en février à Lyon et en avril à Marseille. Les conclusions du jury de concours de Lyon ont été connues au début de juin. Celles de Marseille au mois de juillet.

A Lyon, quatre groupements d'entreprises ont soumissionné et une offre présentée par le groupe C. G. E. a été classée en tête par le jury. Le Syndicat des transports en commun lyonnais poursuit la mise au point du projet.

A Marseille, le concours permettait de dissocier les offres relatives au matériel et au génie civil. Six groupements d'entreprises ont soumissionné et le jury a été amené à proposer pour le génie civil l'offre d'un groupement piloté par l'entreprise Quilley, et pour le matériel une offre du groupement Jeumont-Schneider.

Au cours de la réunion du conseil municipal du 21 juin 1972, la ville de Marseille a pris une décision reprenant les conclusions du jury. La déclaration d'utilité publique du projet est intervenue d'autre part par décret du 14 avril 1972.

Une décision concernant les modalités de financement de ces deux opérations et définissant le montant de la subvention forfaitaire accordée par l'Etat devrait être prise avant la fin de 1972 afin que les travaux puissent être lancés dès le début de l'année 1973. Des crédits ont d'ailleurs été prévus à cet effet au budget de 1973.

Par ailleurs, à Lille, plusieurs concours ont été lancés pour la définition des différents composants d'une ligne de transport collectif en site propre reliant la gare de Lille à la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq. Les quatre concours portant respectivement sur le véhicule, les moteurs, les automatismes, les péages, ont conduit le jury à retenir un système de transport léger et discontinu, sur infrastructure aérienne dont l'innovation principale est constituée par l'automatisme de fonctionnement. Ce système a été proposé par un groupement piloté par la société des Engins Matra, comprenant la C. I. M. T. pour le véhicule, la C. E. M. pour les moteurs et les équipements électriques. Les conclusions du jury ont été retenues par l'Etablissement public de la ville nouvelle (E. P. A. L. E. agissant par délégation de la communauté urbaine de Lille) le 1^{er} février 1972. L'ouverture de la ligne au public doit intervenir vers la fin de 1974.

Article 60. — *Parcs d'intérêt général, région parisienne.*

Le crédit est destiné au versement de subventions au Syndicat des transports parisiens pour financer la construction d'ouvrages d'échange du trafic.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION ET CONCLUSION

Un certain nombre de questions se rattachant au budget du Ministère des Transports ont attiré particulièrement l'attention de votre Commission des Finances.

En premier lieu, a été évoquée la question de l'organisation actuelle de ce ministère. Cette organisation repose sur l'existence d'une part, de trois grands secteurs : les transports terrestres, l'aviation civile et la marine marchande et, d'autre part, d'une section dite « commune », distincte de la section transports terrestres et qui regroupe les services généraux qui assurent la coordination entre les trois secteurs.

Concernant plus spécialement le secteur des transports terrestres, l'organisation actuelle du ministère n'est pas sans appeler certaines réserves. En effet, relèvent de ce secteur tous les problèmes relatifs au fonctionnement des transports routiers alors que les questions d'infrastructure routière sont du ressort du Ministère de l'équipement.

Il en est, du reste, de même pour les voies navigables, dont l'infrastructure est du domaine de l'équipement, alors que la batellerie est placée sous la tutelle des transports terrestres.

De telles dualités se prêtent évidemment mal à une saine coordination des transports et on peut penser qu'il serait souhaitable de rassembler au sein d'un même département ministériel les services chargés des infrastructures et ceux qui assurent la tutelle des usagers de ces infrastructures. Il y a là un problème d'ordre très général sur lequel votre commission croit devoir attirer tout spécialement l'attention du Gouvernement.

Par ailleurs, l'attention de votre commission a été également attirée sur les projets de construction envisagés par le Ministère des Transports d'un immeuble dans lequel seraient regroupés les différents services relevant de ce ministère, services qui sont, à l'heure actuelle, extrêmement dispersés. Elle souhaiterait connaître l'état de ces projets, et notamment l'implantation envisagée, les services qui seraient regroupés dans ce nouvel immeuble et le coût de l'opération.

Examinant ensuite les crédits d'études du ministère, elle a observé qu'ils étaient relativement importants mais que leur utilité n'apparaissait pas toujours clairement démontrée. On peut même craindre que certaines études ne se recourent. En particulier, la distinction entre celles menées par la section commune et celles financées par les transports terrestres ne paraît pas toujours facile à faire. Elle souhaiterait donc que plus de clarté soit apportée en la matière.

Passant aux problèmes généraux posés par la place des transports dans la vie économique, administrative et sociale du pays, votre commission a observé qu'il existait un manque de coordination certain entre le Ministère des Transports et les autres ministères techniques intéressés.

Il conviendrait notamment que les programmes mis en œuvre par le Ministère des Transports soient étudiés d'une manière beaucoup plus ouverte et en liaison directe avec les autres administrations concernées.

Il existe, en effet, des liens très étroits entre les problèmes de transport et bon nombre des autres problèmes que pose la vie moderne.

C'est ainsi, par exemple, que dans la lutte contre la pollution, on ne peut oublier que les transports d'une manière générale sont des pollueurs notamment en ce qui concerne le bruit et pour certains d'entre eux en raison des émanations toxiques de leurs moteurs.

De même, la question du transport des écoliers intéresse aussi bien le Ministère de l'Éducation nationale que celui des Transports et pour ne citer qu'un exemple dans ce domaine, les horaires des transports publics et ceux des établissements d'enseignement gagneraient souvent à être coordonnés. Ceci est également vrai de la répartition des effectifs scolaires entre les différents établissements qui devrait tenir compte étroitement des facilités plus ou moins grandes de transport offertes aux enfants.

Par ailleurs, il existe une relation très étroite entre les transports et la politique de l'urbanisme et celle du développement industriel. Il serait souhaitable en particulier d'inciter les industriels à utiliser pour leurs transports lourds la voie ferrée de préférence à la route mais ceci impliquerait

notamment une politique des implantations d'usines nouvelles en fonction des infrastructures ferroviaires existantes et en particulier des possibilités de création d'embranchement particuliers.

Dans ce domaine on doit, par exemple, regretter la mauvaise implantation actuelle des dépôts de stockages d'hydrocarbures qui impose de très nombreux transports routiers, alors qu'une partie importante de ces transports devrait être normalement effectuée par chemin de fer.

Procédant ensuite à l'examen des crédits budgétaires concernant tant la S. N. C. F. que la R. A. T. P., la commission a constaté tout d'abord que les essais de désengagement financier de l'Etat vis-à-vis de ces entreprises se soldaient, en définitive, par un échec. Les subventions globales, quelles que soient les qualifications qu'on leur donne, sont, en effet, en augmentation d'année en année et rien ne permet d'espérer que l'on puisse arriver dans un proche avenir à contenir cette progression.

La question de la création de la nouvelle ligne Paris—Lyon a été ensuite évoquée. Un certain nombre de commissaires tout en se déclarant entièrement d'accord sur la nécessité d'améliorer la vitesse des trains de voyageurs de la S. N. C. F. et en se félicitant des efforts faits en ce domaine par la Société nationale, ont émis des réserves quant à la nécessité de créer une ligne nouvelle. A l'inverse, il a été fait observer que la nouvelle ligne Paris—Lyon non seulement permettrait d'assurer une desserte rapide entre ces deux villes mais surtout raccourcirait considérablement la durée du voyage entre la capitale et les villes de la vallée du Rhône et de la côte méditerranéenne, villes qui, à l'heure actuelle, même par les trains les plus rapides, sont, par la voie ferrée, à un nombre d'heures de voyage trop important pour que les utilisateurs appelés à effectuer fréquemment ce parcours puissent emprunter le train.

Votre commission a évoqué également les problèmes posés par les transports en commun dans la région parisienne. A cette occasion, le Président Bonnefous a notamment indiqué que les résultats obtenus par l'extension de la branche Ouest du R. E. R. étaient du point de vue du gain de temps fort minces puisque la réduction du trajet n'est à l'heure actuelle que de trois minutes entre Paris et Saint-Germain.

D'autre part, il a souligné l'échec de la liaison par rail entre Paris et Orly, échec dû au fait que l'on n'a pas aménagé cette liaison jusqu'à l'aérogare ce qui oblige en cours de route à une rupture de

charge, les voyageurs du train devant terminer leur parcours par autocar. En outre, il a déploré que jusqu'à présent rien n'ait été fait en vue d'assurer une liaison directe entre les deux aéroports d'Orly et de Roissy-en-France. Or, cette liaison est indispensable, car l'autoroute du Sud et le boulevard périphérique sont déjà saturés et il est exclu que les voyageurs en transit puissent par les moyens routiers existant à l'heure actuelle effectuer d'une manière satisfaisante le trajet d'un aéroport à l'autre.

Enfin, il a émis de sérieuses réserves sur le projet de liaison Invalides—Gare d'Orsay dont le prix est évalué à quelque 300 millions de francs et dont l'intérêt du point de vue des habitants de la région parisienne lui paraît réduit.

Votre commission s'est ensuite penchée sur la question des transports en commun dans les villes de province. Elle a pris acte de ce que des crédits relativement importants étaient prévus pour les opérations de construction d'un métro à Marseille et Lyon et probablement aussi à Lille. Elle estime, sur un plan général, qu'un très gros effort financier devrait être fait en vue d'améliorer les transports publics urbains en province. En effet, dans la quasi-totalité des villes un peu importantes la situation financière de ces transports se détériore malgré les efforts de productivité très généralement entrepris. De ce fait, les charges déjà parfois considérables que supportent à ce titre les collectivités locales risquent, dans les années à venir, de croître encore dans des proportions importantes. Or, ces collectivités ne bénéficient pas, comme celles de la région parisienne, de concours financiers analogues à celui que l'Etat apporte à la R. A. T. P. Il semble donc indispensable d'adjoindre aux efforts des collectivités locales une ressource nouvelle et tout spécialement celle qui pourrait provenir d'un « versement de transport » analogue à celui que la loi du 12 juillet 1971 a institué à la charge des employeurs de la région parisienne. Ce versement devrait contribuer, d'une part, à compenser le surcroît de déficit occasionné par les cartes hebdomadaires de transport utilisées par les travailleurs et, d'autre part, à financer des investissements de productivité et d'expansion des réseaux de transports publics. Un projet de loi en ce sens serait à l'heure actuelle en préparation, et on ne peut qu'insister pour qu'il soit déposé très rapidement.

Enfin, votre commission s'est préoccupée de l'important développement des transports routiers auquel on assiste à l'heure actuelle, développement qui n'est pas sans s'effectuer d'une manière

assez anarchique. Il paraît en effet, à un certain point de vue, paradoxal de voir se multiplier sur des routes, dont le trafic est déjà voisin du point de saturation, des transports lourds ou de matières dangereuses alors que, dans le même temps, l'Etat verse des sommes considérables à la S. N. C. F. dont le potentiel de transports est loin d'être utilisé au maximum (1).

Il y a certainement là un manque de coordination coûteux aussi bien pour les finances publiques que pour l'économie nationale tout entière et rien dans la politique suivie à l'heure actuelle par le Ministère des Transports ne permet de penser que ce problème soit près d'être résolu. Bien au contraire.

En particulier, votre rapporteur s'est préoccupé des incidences éventuelles sur le trafic de la S. N. C. F. de l'augmentation du poids total en charge récemment admise. D'après les renseignements qui lui ont été donnés, l'accord d'orientation intervenu à Bruxelles le 18 mai dernier entre les ministres des transports de la Communauté, s'il réduit à 11 tonnes le poids maximum à l'essieu autorisé, alors qu'actuellement celui-ci est en France de 13 tonnes, en revanche, va autoriser très prochainement les véhicules de transports routiers de marchandises à circuler avec un poids total en charge de 38 tonnes. Le Ministère des transports estime, pour sa part, qu'il est difficile d'apprécier avec précision l'incidence de cette mesure sur le trafic marchandises de la S. N. C. F. Compte tenu du fait qu'il ne peut résulter de cette mesure une augmentation sensible de la capacité du transport routier en zone longue, il pense que « le risque d'un transfert vers la route d'une partie du trafic ferroviaire pourrait être considéré comme limité ». Même limité, il existe donc un risque et c'est là l'exemple d'une mesure qui, bien qu'ayant un caractère international, ne va pas moins à l'encontre de ce qu'exigerait une bonne coordination des transports, c'est-à-dire utiliser le potentiel disponible du rail pour effectuer les transports les plus lourds.

Indépendamment de ses aspects économiques et financiers, la situation actuelle est d'autant plus fâcheuse que l'opinion publique s'est récemment émue d'un certain nombre d'accidents dans lesquels ont été impliqués des poids lourds qui n'auraient pas respecté la réglementation en vigueur en matière de

(1) On trouvera ci-après en annexe (Annexe IV) une note sur les transports lourds ou dangereux par chemin de fer.

sécurité, notamment en ce qui concerne la limitation de la durée du travail. Sur ce point particulier, notre collègue M. Monory a fait observer que, très prochainement, les camions comporteraient obligatoirement un appareil de contrôle dit « mouchard » qui permettrait de contrôler d'une manière très efficace le respect de la réglementation.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget des Transports, section commune et transports terrestres, pour 1973.

ANNEXES



ANNEXE I

Analyse des travaux de l'Institut de recherche des transports au cours de l'année 1971 et des six premiers mois de 1972.

A-1. — *L'innovation dans les transports urbains.*

Les actions groupées sous ce titre ont pour objet :

a) De préparer les programmes de développement et les expérimentations en vraie grandeur de nouveaux modes de transport. Les recherches ont porté particulièrement sur :

- la mise en place d'un catalogue de caractéristiques des moyens de transport non conventionnels pour l'avenir ;
- la détermination de critères technologiques valables pour la comparaison de systèmes de transport urbain en site propre ;
- le contrôle de la bonne exécution du marché d'essais de l'aérotrain d'Orléans ;
- l'étude de la motorisation de l'aérotrain par un réacteur silencieux ;
- la préparation des premières étapes du projet Aramis (système de transport continu à rames de véhicules programmés de faible capacité) ;
- les études exploratoires concernant les systèmes de transport semi-continu (Télétrain, Poma 2000) destinés aux villes moyennes, ces études devant tout naturellement déboucher sur la définition d'un polygone d'essais.

b) De préparer les programmes d'études et d'expérimentations pour l'amélioration des transports collectifs existants. Cette action a donné lieu à :

- une étude des ruptures de charge entre modes de transport ;
- une enquête sur l'expérience des bandes réservées aux autobus ;
- à la recherche d'un programme d'évaluation d'un réseau d'autobus (programme Evarau) établi pour Grenoble ;
- à une étude de voitures banalisées (expérience Procotip en cours, à Montpellier) ;
- à une étude des systèmes à la demande.

c) De déterminer une politique rationnelle des transports urbains de marchandises.

L'ensemble des recherches, commencées en 1969 et se poursuivant actuellement, a fait l'objet d'un rapport de synthèse, publié fin 1971 et rassemblant les principaux résultats obtenus jusqu'ici relatifs :

- à la connaissance des flux de marchandises en zone urbaine ;
- aux coûts de la distribution urbaine dont le coût social pour lequel un modèle a été établi ;
- aux conditions détaillées des livraisons aux commerces et les moyens techniques propres à réduire leur coût économique et leur coût social ;
- aux dispositions à adopter dans les nouveaux centres commerciaux urbains ;
- à certains, caractéristiques comme celui des produits frais (en liaison avec Rungis) ou celui de la pharmacie ;
- à l'influence de différents paramètres tels que les densités de livraison au kilomètre carré, la localisation du point d'éclatement, les caractéristiques des expéditions et des véhicules, sur les coûts de la livraison urbaine.

A-2. — *Exploitation de la route.*

Cette action comporte une réflexion sur les objectifs à atteindre lors de la conception des plans de circulation et une mise au point des méthodes destinées à évaluer les résultats obtenus par un plan de circulation.

Elle regroupe une série de recherches comportant un programme de simulation d'un carrefour complexe, une simulation du trafic sur un réseau maillé, des études de stratégie de la coordination de feux sur un ensemble de carrefours et des méthodes de mesure de temps de parcours.

Elle doit trouver des applications concrètes dans le cadre de l'opération Paris (14*), sur laquelle travaille une équipe mixte : ville de Paris, S. E. T. R. A. (1), l'I. R. T.

Elle comporte également la mise au point de méthodes pour améliorer l'écoulement sur autoroute tant dans certaines situations particulières (régulation des poids lourds dans les côtes, régulation des rampes d'accès aux autoroutes) que dans un contexte d'ensemble (régulation du système A6-B6).

Une étude de la perception automatique de redevances sur autoroutes a conduit à examiner les différentes méthodes permettant de réaliser des postes de péage à fonctionnement entièrement automatique.

Ces méthodes sont fondées, soit sur l'identification à distance des véhicules, soit sur l'installation à bord des véhicules de compteurs électroniques dont l'avancement est provoqué par des émissions provenant de la chaussée.

A-3. — *Les systèmes de transport interurbain.*

La préparation du VI^e Plan, notamment les travaux du groupe Paris-Lyon, et certaines initiatives récentes de pays limitrophes ont confirmé que la technologie des transports interurbains terrestres pouvait évoluer considérablement dans les prochaines années.

Le groupe Cost, fonctionnant dans le cadre du Marché commun, a proposé d'inscrire à son programme de coopération scientifique une étude prospective des transports rapides entre grandes agglomérations européennes (connue sous le nom d'Action 33). Elle a fait l'objet d'un premier document technique qui en fixe les objectifs, l'organisation et le cadre méthodologique. Elle devrait entraîner, dans chaque pays, la création d'un petit groupe de travail : l'action de recherche inscrite pour 1972 à l'I. R. T. a pour objet de préparer l'apport méthodologique et statistique de ce groupe. Elle doit être menée en liaison avec le S. A. E. I. (2) et le Secrétariat de l'O. C. D. E.

Dans le cadre des transports régionaux et interrégionaux de marchandises, l'I. R. T. a fait effectuer en 1969 et 1970 quelques recherches sur la caractérisation des marchandises en vue du développement de la téléinformatique dans les transports. Cette recherche a abouti à confirmer la complexité du problème, à faire apparaître les nombreux efforts de recherche actuellement en cours dans divers organismes privés ou publics, nationaux ou internationaux, et à démontrer la nécessité d'une coordination à l'échelon gouvernemental de ces recherches.

L'I. R. T. s'est donné pour tâche d'essayer de classer les transports de marchandises selon le seul point de vue des différents décideurs, essentiellement de ceux qui doivent planifier le secteur des transports, et selon les critères suivants :

- les besoins économiques auxquels répondent ces transports ;
- les caractéristiques techniques découlant du besoin à satisfaire (typologie des envois), ou du mode utilisé ;
- les processus de décision.

(1) Service d'études techniques des routes et autoroutes.

(2) Service des Affaires économiques et internationales.

A-4. — *Techniques du transport international.*

Une étude sur le contrôle de la navigation maritime, à partir du littoral est en cours.

Menée conjointement avec le Service technique des phares et balises, elle a pour objet l'examen des possibilités d'adapter, à la navigation maritime, des méthodes du contrôle du trafic employées en navigation aérienne.

La première partie, relative à l'analyse des conditions d'exploitation des radars de surveillance portuaire et à l'évaluation de leur rentabilité a été déterminée en 1971 et a donné lieu à une publication.

Une seconde partie, qui sera achevée en 1972, porte sur la possibilité de réaliser un système de contrôle de la navigation par radar dans le Pas-de-Calais. Elle a déjà permis de montrer qu'un tel système était réalisable mais que des recherches seraient à faire dans le domaine de l'identification des navires à distance et dans celui du traitement des informations provenant des radars.

Enfin une troisième partie, portant sur les possibilités offertes par les satellites en matière de navigation maritime et de communication entre les navires et la terre a été entreprise en 1972, sous l'égide du Groupe de travail « Satellites maritimes » créé avec la participation du Secrétariat général de la marine marchande, du Centre national d'études spatiales, des Postes, télégrammes et communications, du Secrétariat général de l'aviation civile et du Service technique des phares et balises.

A-5. — *Procédure d'évaluation des systèmes de transport.*

Ce thème a donné lieu à plusieurs actions de recherche :

a) Instruments de mesure pour le trafic routier.

L'objet de cette action est l'examen des performances des matériels existants et la mise au point des cahiers de spécifications techniques après réalisation de modèles probatoires ou prototypes.

Après examen en commun avec le Service d'études techniques des routes et autoroutes, l'I. R. T. a retenu en 1972, les opérations suivantes qui, pour la plupart, ont déjà donné lieu à des recherches en 1971 :

- lecture optique des enregistrements de compteurs de trafic ;
- comptage directionnel automatique aux carrefours ;
- détection automatique des infractions ;
- mesures des fréquences de certaines situations de conduite ;
- essais de capteurs de données sur le trafic.

b) Banque de données transport.

La constitution d'une banque de données transport a été confiée au Service des Affaires économiques et internationales ; l'I. R. T. y joue un rôle de conseil technique en participant à l'orientation du travail.

En 1971, il a été procédé à l'élaboration de la banque de données « marchandises » pour laquelle une enquête a été faite sur les besoins des usagers potentiels. L'étude de la partie « transports interurbains de voyageurs » a été abordée à la fin de l'année.

L'I. R. T. poursuit les études sur le « Système 8 » qui est un programme de gestion d'enquête et d'interrogation séquentielle de fichier.

c) Visualisation interactive et communication homme-machine.

Le Centre informatique recherche (C. I. R.), géré par l'I. R. T. et représentant un ensemble de moyens communs à l'I. R. T., au L. C. P. C. (1) et l'E. N. P. C. (2), est équipé d'un ordinateur central C. I. I. 10 070 sur lequel sont connectés 50 terminaux et d'un écran de visualisation « Digitgraphic » asservi à un ordinateur Control Data 1700.

Le système CDC 1700 et sa console de visualisation ont donné lieu à diverses applications, notamment à des études de carrefour complexe. Pour une utilisation améliorée et une adaptation aux applications envisagées pour les administrations de l'Équipement et des Transports, l'I. R. T. étudie la mise au point d'un software spécial.

La version I du software est terminée et sera testée au cours de 1972. Ce test aidera à définir les caractéristiques d'une version II qui servira dans le fonctionnement en liaison avec le système C. I. I. 10070.

d) Prise en compte des nuisances et de l'environnement dans l'évaluation des transports.

En 1971, les travaux de l'I. R. T. ont porté principalement sur le bruit ; ils ont permis de mener à bien les études suivantes :

- évaluation de la protection contre le bruit des voies rapides urbaines par écran ;
- bruit engendré par les éléments d'un véhicule (Renault 16) en fonction de divers paramètres de fonctionnement ;
- bruit émis par l'aérotrain et les trains rapides.

En 1972, est en cours un programme de recherche comprenant des études sur le bruit et la pollution dus aux automobiles :

- pour connaître l'importance de la gêne due au bruit des divers composants des véhicules (échappement, moteur, etc.), compte tenu de leur mode de fonctionnement, l'I. R. T. poursuit une étude déjà effectuée sur la Renault 16, pour tous les véhicules courants français (VL et PL) ;
- pour disposer d'outils prédictifs des niveaux de bruit avant réalisation de la voirie, en vue de déceler à temps des situations non admissibles et de rectifier des projets, si besoin est, l'I. R. T. entreprend une étude sur la mise au point de méthodes de calcul automatique des niveaux de bruit au voisinage d'une voie publique en fonction du trafic, des caractéristiques de la voirie et de l'environnement ;
- pour connaître le poids respectif des diverses situations de conduite (accélération, freinage, croisière, côtes, etc.) dans la création de la gêne due au bruit, en moyenne dans des trajets urbains représentatifs de la situation réelle de conduite, l'I. R. T. envisage une étude de l'évaluation de la gêne due au bruit sur des trajets urbains représentatifs. Elle pourra déboucher sur l'adoption d'un « cycle » d'essais pour le bruit analogue au cycle pour la pollution de l'air. Elle orientera la recherche technologique sélectivement vers la correction des situations les plus gênantes pour le bruit à la source ;
- pour évaluer le coût social de la gêne due au bruit, une méthode consiste à chercher à estimer à combien les gens « achètent » le silence en matière de logement. L'I. R. T. entreprend une étude dont l'objet est d'estimer l'effet différentiel du bruit sur le marché immobilier (location, acquisition) et foncier (vente de terrains) ;

(1) Laboratoire central des Ponts et Chaussées.

(2) Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

— étude de la pollution aux abords d'une voie de circulation en fonction des caractéristiques du trafic ;

— étude des connaissances sur les conséquences de la pollution par l'automobile.

Ces deux dernières études, consacrées à la pollution, ont pour objet, la première de connaître les lois reliant les teneurs de l'atmosphère des villes en polluants aux caractéristiques du trafic, la seconde de faire le point de l'ensemble des connaissances relatives à la pollution automobile dans les grandes villes.

e) Evaluation des systèmes de transport urbain et méthodes de planification.

Le contenu de cette action de recherche est entièrement dicté par les impératifs de préparation des documents méthodologiques relatifs aux « plans de transport » actuellement élaborés par les trois Directions compétentes (Direction de l'Aménagement foncier et de l'urbanisme, Direction des Transports terrestres, Direction des Routes et de la Circulation routière).

Un dossier concernant les études préliminaires d'infrastructures à long terme a été préparé par le S. E. T. R. A. et l'I. R. T., l'Institut étant plus spécialement chargé de la partie relative aux transports collectifs.

Ce premier document sera progressivement amélioré sur la base des études locales :

— étude pilote de Strasbourg, conduite en collaboration avec l'Agence d'Agglomération de cette ville ;

— détermination d'une politique locale des transports ;

— optimisation de tournées de ramassage de personnel ;

— analyse multicritère appliquée à la planification des transports.

A. 6. — *Socio-économie des transports.*

Ce sous-programme groupe six actions de recherche :

a) Les transports et l'espace dans les théories économiques.

Dans le cadre de cette action, en 1971, l'I. R. T. a établi une revue analytique des ouvrages à problématique spatiale.

En 1972, est étudié le rôle des techniques de transport et de télécommunication dans l'organisation de l'espace.

b) Technico-économie des modes et systèmes de transport.

Une première étude : équilibre, offre, demande et tarification (étude Astarte), publiée fin 1970, a montré certaines impasses de l'approche marginaliste de l'économie des transports et les dangers d'une formalisation prématurée. Pour appréhender, par exemple, les relations entre politique tarifaire et politique d'investissement, il est apparu qu'il venait d'analyser les rapports entre :

— d'une part, les conditions économiques de la production de services de transports ;

— d'autre part, les conditions techniques de celle-ci.

Le début de développement de cette recherche, effectuée en 1971, a permis d'explorer de nouvelles approches et concepts. Cependant, étant donné la nature du domaine traité, le choix du domaine d'illustration (spécification nécessaire de la technique) est important. 1971 a vu la mise en place de la nouvelle commission Laval chargée d'élaborer pour la fin 1972 une politique des transports en matière de tarification d'infrastructure. La participation de l'I. R. T. aux travaux de préparation en cours devrait favoriser un plein développement de cette recherche au cours de l'année 1972. Une note a été rédigée sur la tarification publique et les fonctions économiques de l'Etat vues par les théories et modèles micro-économiques.

c) Transport et activité économique.

Cette action a donné lieu à une étude de la demande industrielle de transport dont l'objet essentiel est de déterminer l'impact dans le secteur des transports de la structure économique et spatiale de la production et de la distribution. En 1971, cette recherche a été définie, tant dans les hypothèses à tester que dans les moyens à mettre en œuvre. Les pré-enquêtes effectuées ont confirmé l'intérêt d'étudier particulièrement la demande industrielle de transport en liaison avec la politique de stockage et les problèmes de distribution et d'approvisionnement.

En 1972, l'I. R. T. a poursuivi des recherches concernant :

- les problèmes de financement dans le secteur des transports ;
- la production de transport et l'activité économique : effets des interventions publiques.

d) La prospective socio-économique du secteur des transports.

En 1971, ont été étudiées les implications, au niveau de la prospective transport, des investissements menés dans d'autres enceintes, notamment par la Délégation à l'Aménagement du territoire et à l'Action régionale. La méthodologie qui distinguait les phases synchrone et diachronique a montré quelques difficultés dans sa mise en œuvre la plus générale, dans la mesure où il a été difficile de dégager un système transport dont les liens avec d'autres systèmes tel que celui qui a été élaboré pour le schéma général d'aménagement de la France soient clairement explicités : la dimension internationale a été spécifiquement développée.

Les travaux menés simultanément à l'I. R. T. ont montré les raisons des difficultés rencontrées : ce secteur est à la frontière entre le marché et le hors marché en sorte que les cohérences sont fluctuantes et difficiles à cerner.

Les études sont poursuivies en 1972 en collaboration avec une équipe spécialiste des problèmes de l'innovation, sur l'insertion du système recherche-développement dans le secteur des transports.

e) Relations entre systèmes de transports urbains et comportements.

La préparation des décisions repose sur la faculté de comprendre et de prévoir les modifications de comportement des personnes face à une modification de « l'offre » de transport. Cela est évident au niveau de la consommation de transport (études de demande), mais en milieu urbain, il est également indispensable d'estimer les impacts du système modifié sur les décisions de localisation des agents économiques.

Plusieurs actions élémentaires de recherche, en cours, visent à mieux appréhender ce phénomène :

— une pré-étude des impacts de la création d'une ligne de métro (branche Est du R. E. R.), effectuée avec l'I. A. U. R. P., dont la première phase (modification de la demande à court terme) est en voie d'achèvement et dont une deuxième phase (modification des localisations et du bâti) est actuellement lancée ;

— une recherche plus fondamentale, concernant l'organisation des déplacements des individus, vise à fournir les indicateurs auxquels les citoyens se réfèrent pour choisir leur destination et leur mode de transport dans les déplacements autres que les déplacements domicile-travail (dont l'importance relative ne peut que croître dans l'avenir). Ces indicateurs devraient permettre, le cas échéant, d'améliorer les méthodes de prévision des déplacements en zone urbaine et les bases des calculs de rentabilité des projets de transports collectifs.

f) Compétitivité de la chaîne du transport international.

Dans ce cadre, l'I. R. T. a fait l'analyse, en 1971, des opérations de transport liées aux transports maritimes.

On a déterminé, avec autant de précision qu'il est possible en la matière, le rôle des différentes professions qui interviennent à titre d'auxiliaires du transport maritime, soit vis-à-vis du navire, de la marchandise. On a étudié également le

mode de rémunération fort complexe des intervenants multiples, des opérations portuaires et le circuit administratif permettant la mise à bord ou le déchargement des marchandises et leur dédouanement.

En 1972, sont engagées des études sur :

- la productivité de la fonction portuaire (indicateurs) ;
- les coûts réels des transports maritimes.

Actions thématiques programmées.

La Commission de la Recherche a retenu pour le VI^e Plan en programme finalisé quatre actions thématiques programmées (A. T. P.).

B - 1. — Véhicule sûr.

Cette action s'inscrit dans le cadre d'un programme international visant à accroître la sécurité des véhicules automobiles.

Dans ce but, l'I. R. T. a lancé un appel d'idées sur les thèmes retenus pour l'A. T. P. auprès des 4 constructeurs français et des fédérations et syndicats de fabricants d'équipements pour l'automobile. Un comité scientifique *ad hoc* a été réuni et a procédé au jugement des offres. A l'issue des discussions avec les industriels et la Délégation générale à la recherche scientifique et technique (D. G. R. S. T.), une décision finale vient d'être prise concernant les projets à présenter dans le cadre de l'aide au développement et ceux à retenir véritablement dans le cadre de l'A. T. P. comme aide à la recherche.

Les projets retenus, qui vont faire l'objet de contrats, ont pour thème : l'amélioration de l'espace de survie en cas de choc frontal, la protection des piétons, la protection interne des occupants, l'étude de matériaux nouveaux, l'amélioration des ceintures de sécurité, l'amélioration de la visibilité et de l'éclairage.

B - 2. — Véhicule non polluant.

Cette action vise à réduire la pollution due aux véhicules à moteur à combustion interne.

L'I. R. T. a également lancé un appel d'idées sur les thèmes prioritaires retenus pour l'A. T. P. auprès des 4 constructeurs d'automobiles français et d'industriels et organismes concernés par la lutte anti-pollution. Un comité scientifique *ad hoc* a été réuni et a procédé au jugement des offres.

Les projets retenus, qui vont faire l'objet de contrats, débouchent notamment sur des études relatives au comportement du moteur aux régimes transitoires et à l'influence de ses paramètres, à la carburation, à l'élimination du plomb dans les gaz d'échappement, à l'influence de la cylindrée sur la pollution, à l'étude de l'allumage des mélanges pauvres et à la réalisation de réacteurs catalytiques pour de l'essence pauvre en plomb.

B - 3. — Nuisances phoniques.

Cette action a pour but, soit l'amélioration de véhicules automobiles de série en vue de diminuer notablement la gêne acoustique qu'ils provoquent ainsi que l'évaluation du coût de ces améliorations, soit la recherche expérimentale et théorique sur des sujets intéressant directement l'émission de bruit par certains organes de l'automobile.

L'A. T. P. concerne aussi bien les poids lourds, les véhicules de tourisme, les moteurs diesel ou à allumage commandé. Elle n'intéresse pas les véhicules à deux roues.

Les thèmes d'un appel d'idées en 1972 ont été arrêtés avec les ministères concernés (Environnement, Industrie, Equipement, Santé) et un appel d'offre a été lancé au mois de juin. L'instruction des données sera faite par le comité *ad hoc* au cours de la deuxième quinzaine d'octobre 1972.

B - 4. — *Socio-économie des transports.*

Cette action a pour objet d'approfondir les différentes données socio-économiques à prendre en compte dans la définition d'une politique de transports.

Elle a aussi pour but d'associer des milieux intellectuels extérieurs à l'Administration de l'Equipement et des Transports (laboratoires universitaires, bureaux d'études privés) aux recherches qui visent à améliorer la connaissance des mécanismes et processus sociaux et économiques qui sont en œuvre dans le secteur des transports.

L'animation scientifique de cette A. T. P. est confiée à l'I. R. T. ; sa gestion est assurée de façon conjointe par la D. G. R. S. T. au titre des actions concertées et par le Ministère des Transports (Mission de la Recherche).

Les travaux du Comité d'orientation de l'A. T. P. ont donné lieu à un projet de rapport dont la première partie définit l'esprit dans lequel le comité a travaillé et la seconde partie présente les principaux thèmes d'action proposés, dont les objectifs sont l'analyse des problèmes socio-économiques liés aux transports : production, vie économique, vie sociale et environnement.

Opérations de développement (A.E.D.).

Il est prévu, pour le développement des modes nouveaux de transport, une expérimentation technique en vraie grandeur qui permettra de vérifier les caractéristiques techniques de fonctionnement réel du composant ou du système (endurance, fiabilité, etc.) et de définir avec précision les données technico-économiques de mise en œuvre (prix de fabrication, étude du marché, insertion, certification, etc.).

L'I.R.T. a inscrit à son programme le suivi technique des systèmes et des moyens de transports suivants :

A.E.D. 1. — Entretien du véhicule et de la voie de l'aérotrain.

Cette opération prévoit notamment, le fonctionnement du véhicule sur des parcours donnés.

A.E.D. 2. — « VEC »

Le système « VEC » est un système de transport à convoyeur qui constitue en fait un accélérateur de piétons. Les piétons embarqués à la vitesse d'une bande transporteuse (2,5 km/h) à bord de véhicules bi-places qui sont accélérés et entraînés par une chaîne de convoyeur propulsée par un moteur électrique linéaire (36 km/h).

A.E.D. 3. — « URBA »

L'« URBA » est un véhicule de type métro, monorail, suspendu par des coussins d'air et tracté par un moteur linéaire électrique.

A.E.D. 4 — « POMA 2000 »

« POMA 2000 » est un système de transport par petits véhicules urbains en site propre, tractés par câble.

A.E.D. 5. — « TELERAIL »

« TELERAIL » est un système de transport par cabines suspendues et tractées par câble.

A.E.D. 6. — « TRANS 18 »

Le « TRANS 18 » est une bande transporteuse de type trottoir roulant.

A.E.D. 7: — « ARAMIS »

« ARAMIS » est un système de transport en site propre à rames de véhicules programmés.

ANNEXE II

L'évolution des effectifs de la Régie autonome des transports parisiens.

Les réductions d'effectifs sont dues à la combinaison d'un certain nombre de facteurs dont les uns s'exercent dans le sens d'une augmentation d'effectif : extension du réseau ferré, accroissement de la capacité de transport, développement des activités d'études et d'entretien consécutif aux investissements, mais leur incidence est nettement inférieure à celle de l'effort de productivité qui a été entrepris et qui se manifeste par une extension du service à un agent sur le réseau routier et par la modernisation du réseau ferré (contrôle automatique des titres de transport et pilotage automatique).

Le tableau ci-dessous donne l'évolution des effectifs moyens annuels payés depuis 1970 :

ANNEES	EFFECTIF	VARIATION année n — année (n — 1).
1970	39.082	
1971	38.167	— 915
1972	37.919	— 248
1973 (prévisions)..	36.669	— 1.250

En ce qui concerne l'incidence financière de telles mesures, on notera que pour le projet de budget d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens pour 1973, elle représentera une réduction d'environ 3,2% de la masse salariale.

ANNEXE III

Les perspectives d'investissement à moyen terme de la S. N. C. F.

Les besoins d'investissement à moyen terme de la S. N. C. F. pour atteindre les objectifs fondamentaux qui lui avaient été assignés — à savoir rétablissement puis maintien ultérieur de son équilibre financier d'une part, exécution de missions de service public dans le cadre d'actions concertées avec les pouvoirs publics d'autre part — ont été exposés lors de l'élaboration du VI^e Plan.

Pour atteindre le premier de ces deux objectifs, deux voies essentielles ont été retenues : développement des trafics rentables et abaissement des coûts de production (1) ; les investissements liés au second concernent surtout le niveau des moyens à mettre en œuvre et les améliorations de qualité de service à offrir.

Les stratégies à mettre en œuvre pour développer les activités rentables de la S. N. C. F., c'est-à-dire essentiellement : le trafic des voyageurs des trains rapides et express et celui des marchandises par wagons complets, résultent notamment des enquêtes des services du marketing et peuvent se résumer ainsi :

— pour les voyageurs, réduction de la durée de transport, augmentation de la fréquence des relations, amélioration du confort du matériel, de l'ambiance d'accueil et des services annexes offerts aux voyageurs (réservations électronique des places notamment) ;

— pour les marchandises, amélioration de la régularité des acheminements, développement des possibilités de porte à porte technique, meilleure adaptation du matériel roulant aux besoins de la clientèle et notamment aux nouvelles techniques de conditionnement et de manutention.

L'abaissement des coûts de production, dans une entreprise grosse consommatrice de main d'œuvre comme la S. N. C. F., passe notamment par le développement des automatisations : des passages à niveau, de l'espacement des trains, des postes d'aiguillage, du freinage dans les triages... Il convient de noter que du fait de son caractère de transport guidé la S. N. C. F. se prête particulièrement bien au développement de l'automatisation.

Le renouvellement du matériel roulant, indispensable pour la promotion des trafics rentables, constitue également un facteur important d'abaissement des coûts.

Pour les missions de service public — essentiellement le trafic voyageurs de la banlieue de Paris — les actions à mener doivent viser à l'augmentation de la capacité de transport et à l'amélioration de la qualité du service offert.

*
* *

(1) Cette distinction est évidemment assez artificielle, car l'accroissement de trafic constitue en soi un facteur d'abaissement des coûts en raison du phénomène de rendement croissant avec le trafic de l'outil ferroviaire, tandis que l'abaissement des coûts de production renforce la position concurrentielle de l'entreprise.

Traduites en moyens, c'est-à-dire en investissements, ces stratégies et actions conduisaient au programme suivant pour l'ensemble des cinq années du Plan.

1° *Matériel roulant.*

— *Réseau principal* (hors banlieue parisienne).

- 1.700 voitures pour trains rapides et express (permettant le rajeunissement d'un parc dont l'âge moyen était de plus de 35 ans).
- 30 éléments à turbine à gaz pour améliorer les dessertes des transversales non électrifiées.
- 300 locomotives électriques et 350 locomotives diesel pour achever la disparition de la traction à vapeur.
- 35.000 wagons à marchandises.

— *Banlieue parisienne.*

- 350 voitures de banlieue.
- 200 éléments automoteurs électriques.
- 50 locomotrices électriques.

2° *Installations fixes.*

— *Réseau principal.* Les dépenses installations fixes étaient réparties en :

- *développement des automatisations* 55 % environ de l'ensemble, dont 25 % pour les passages à niveau, 16 % pour l'espacement des trains et les postes d'aiguillage, 10 % pour les télécommunications destinées à l'automatisation de la gestion (gestion centralisée de trafic marchandises, réservation électronique des places).
- *développement des trafics rentables* : confort et accueil des voyageurs, adaptation des triages, développement du porte-à-porte (embranchements particuliers, manutention des transcontainers) (environ 10 % de l'ensemble).
- *autres abaissements des coûts de production* : réforme des structures de l'entreprise, regroupement des établissements techniques, électrification (environ 15 p. 100 de l'ensemble).
- *installation de capacité* : voies d'évitement, banalisation des voies, etc. (environ 5 p. 100 de l'ensemble).

En outre, l'axe le plus actif des transports voyageurs assurés par la S.N.C.F., et le plus susceptible de croissance dans l'avenir, Paris—Lyon, doit être desservi par une ligne nouvelle affectée au service voyageurs, utilisant à ses extrémités les infrastructures existantes, raccourcissant de 80 kilomètres la distance entre les deux extrémités. L'étude économique de cet investissement a montré sa bonne rentabilité, tant sur le plan de l'entreprise qu'au point de vue de la collectivité.

Le VI^e Plan précise que la mise en service de cette ligne nouvelle doit intervenir vers 1978-1979, en fonction des perspectives de saturation progressive de l'axe Paris—Sud-Est.

— *Banlieue parisienne* (programme normal) ;

- *accroissement de capacité* (environ 42 p. 100) ;
- *amélioration des installations pour les voyageurs* (environ 40 p. 100) ;
- *abaissement des coûts* (électrification) (environ 8 p. 100).

En grandes masses, les paiements devaient se répartir :

— par nature d'activité à raison de 83 p. 100 pour le secteur concurrentiel, de 15 p. 100 pour les missions de service public, de 2 p. 100 pour les installations de personnel ;

— par nature de trafic à raison de 49 p. 100 pour les voyageurs et de 51 p. 100 pour les marchandises ;

— par nature d'investissement, à raison d'un peu moins de 60 p. 100 pour le matériel roulant, le mobilier et l'outillage, et d'un peu plus de 40 p. 100 pour les installations fixes.

Le montant total de ces paiements, aux conditions économiques de juillet 1970 se montait à 12,375 MF T.V.A. comprise, soit 2.475 MF en moyenne par an, chiffre très légèrement inférieur, aux mêmes conditions économiques, que les dépenses réellement effectuées au cours de chacune des années du IV^e Plan et au début du V^e Plan.

Les dépenses d'investissement de la S.N.C.F. en 1971 (1.700 millions de francs) et les enveloppes résultant de l'accord acté par un échange de lettres entre les ministères de tutelle et la S.N.C.F. pour les exercices 1972 et 1973 (respectivement 1.930 millions de francs et 2.160 millions de francs courants) (1) ne permettront pas à la S.N.C.F. d'atteindre la totalité de ces objectifs ; en effet, en ramenant ces chiffres aux conditions économiques dans lesquelles a été établi le VI^e Plan (juillet 1970), la moyenne des dépenses d'investissement pour les trois premières années du Plan est inférieure de 30 p. 100 environ à la moyenne annuelle de 2.475 millions de francs prévue par le Plan.

Le souhait de la S.N.C.F. serait de tendre à rattraper ce retard au cours des deux dernières années du Plan, en ajustant bien entendu ses besoins, en matériel roulant notamment — et plus spécialement en ce qui concerne les wagons — à l'évolution réelle de son trafic moins bon que prévu en ce qui concerne les marchandises, mais meilleur en ce qui concerne les voyageurs.

*
* *

Il convient d'ajouter, pour avoir une idée complète des perspectives d'investissement à moyen terme de la S.N.C.F. qu'elles prévoient un effort particulier en ce qui concerne la banlieue parisienne. Pour chacune des années 1972 et 1973, des crédits d'un montant de 300 millions de francs sont inscrits à ce titre dans le cadre du budget normal d'investissement. Il s'y ajoute un programme spécial faisant l'objet d'un financement particulier sous forme de subventions ou de prêts de l'Etat et des collectivités locales.

Ce programme spécial est destiné à financer essentiellement des infrastructures pour desservir les villes nouvelles d'Evry et de Saint-Quentin-en-Yvelines, les acquisitions de terrains en vue d'une desserte future de l'aéroport de Roissy et la création de gares nouvelles sur les lignes existantes. L'acquisition du matériel roulant destiné à la desserte de ces villes nouvelles, et la moitié des dépenses de création de gares nouvelles sur les lignes existantes, restent inscrites au programme normal de l'entreprise.

(1) En supposant acquise pour 1973 une tranche conditionnelle de 285 millions de francs.

ANNEXE IV

Note au sujet des transports lourds ou dangereux par chemin de fer.

Le chemin de fer prend dès à présent une part très importante dans le transport des chargements lourds ou dangereux.

C'est ainsi que la S. N. C. F. a assuré au cours de l'année 1971 environ 8.000 transports exceptionnels. Mais, malgré le recours à un matériel hautement spécialisé, le transport par rail n'est pas toujours techniquement réalisable en raison notamment des limitations du gabarit ferroviaire.

Des études sont en cours actuellement pour l'utilisation en priorité du chemin de fer, de la voie d'eau ou même de la voie aérienne pour les transports de l'espèce.

En ce qui concerne les transports de matières dangereuses, la S. N. C. F. a acheminé durant la même année 1971 294.000 tonnes de produits chimiques et 16.286.000 tonnes d'hydrocarbures liquides ou de gaz liquéfiés.

Les risques inhérents au transport routier des matières dangereuses n'ont pas échappé à l'attention des pouvoirs publics et la Commission interministérielle du transport des matières dangereuses a récemment constitué des groupes de travail chargés d'examiner les mesures concrètes susceptibles d'être prises en vue d'améliorer la sécurité des transports routiers de ces produits. Il ne peut être préjugé actuellement des conclusions de l'étude entreprise, notamment en ce qui concerne le report éventuel sur le fer des transports de produits chimiques particulièrement dangereux.

Le recours aux transports combinés rail-route et l'utilisation de grands conteneurs citernes, encore peu développée en France, serait susceptible d'apporter une solution rationnelle au problème de l'acheminement des matières dangereuses entre établissements non raccordés à la voie ferrée, qui sont actuellement tributaires de la route.