

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

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 1979, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 28

Transports.

I et II. — SECTION COMMUNE
ET TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : M. Marcel DEBARGE.

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6^e législ.) : 560 et annexes, 570 (annexe 38), 575 (tome XVII) et in-8° 79.

Séant : 73 (1978-1979).

Loi de finances. — Corse - Transports terrestres - Transports urbains.

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	3
PREMIERE PARTIE. — Présentation générale du budget de la section commune des transports et du budget des Transports terrestres	5
— Le budget de la section commune	5
— Le budget des Transports terrestres	6
— Les perspectives ouvertes par le rapport Guillaumat	9
DEUXIEME PARTIE. — Les dépenses de fonctionnement et les crédits d'études du ministère des Transports	11
— Les dépenses de fonctionnement de l'administration des Transports	11
— Les études et les statistiques	12
— Les subventions à l'Institut de recherche des transports	14
TROISIEME PARTIE. — Les transports terrestres	17
— Chapitre premier. — <i>Les transports à longue distance</i>	18
I. — Le chemin de fer	18
— Le trafic en 1977 : voyageurs : + 1 %, marchandises : — 3,4 %	18
— Les tarifs : + 6,5 % en 1977	20
— Les subventions : 14,6 milliards de francs en 1979	21
— Les investissements du réseau principal : des voitures « Corail » au T.G.V.	23
II. — La route	27
— un trafic en légère hausse	27
— des crédits budgétaires peu élevés	28
III. — La voie d'eau	29
IV. — Un cas particulier : la continuité territoriale entre la Corse et le continent	31
— Chapitre II. — <i>Les transports en zone urbaine</i>	33
I. — Les transports en commun dans la région parisienne	33
— La situation de la R.A.T.P.	33
— Les investissements de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. en Ile-de-France ..	35
— Les subventions d'équipement versées par l'Etat	38
II. — Les transports urbains en province	39
— Les transports collectifs dans les villes	39
— Les schémas régionaux de transport	41
— Les subventions d'équipement versées par l'Etat	42
Conclusion et observations de votre commission des Finances	43
— Le budget des Transports (section commune et transports terrestres)	43
— L'article 60 du projet de loi de finances pour 1979	44

MESDAMES, MESSIEURS,

La création d'un ministère des Transports en avril 1978 a entraîné une extension des attributions de cette administration et, corrélativement, un gonflement des crédits budgétaires qui lui sont affectés. C'est ainsi que la Direction des routes et la Direction des ports maritimes et des voies navigables de l'ancien ministère de l'Équipement ont été rattachées au nouveau ministère des Transports. En conséquence, les crédits de ce Ministère sont, cette année, décomposés en cinq sections :

- section commune ;
- transports terrestres ;
- aviation civile ;
- marine marchande ;
- routes, ports et voies navigables.

Compte tenu de ces modifications, le projet de budget pour 1979 du ministère des Transports s'élève à 27.046,61 millions de francs, en progression de 6,7 % par rapport aux dépenses correspondantes inscrites au budget de 1978. Il représente 5,9 % du budget de l'État pour 1979.

La répartition de ces crédits s'établit comme suit :

	1 9 7 8	1 9 7 9	Variation en %	Part dans le budget d u Ministère
	(Millions de Frs)			
— Section commune	141,15	199,45	+ 41,3	0,7%
— Transports terrestres	16.392,91	17.411,06	+ 6,2	64,4%
— aviation civile	3.298,10	3.527,29	+ 6,9	13,0%
— Marine marchande	2.822,78	3.056,21	+ 8,3	11,3%
— Routes, ports et voies navigables	2.682,21	2.852,60	+ 6,3	10,6%
— TOTAL	25.337,15	27.046,61	+ 6,7	100,-%

Le budget des Transports est donc en 1979 en expansion modérée, sa progression étant très inférieure à celle de l'ensemble du budget de l'État. Cette évolution s'explique essentiellement par la

faible croissance des crédits des transports terrestres, et notamment des subventions aux entreprises publiques de ce secteur qui, à elles seules, représentent 60 % des crédits du Ministère.



Le présent rapport est consacré à la section commune des transports et aux transports terrestres.

PREMIÈRE PARTIE

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU BUDGET DE LA SECTION COMMUNE DES TRANSPORTS ET DU BUDGET DES TRANSPORTS TERRESTRES

LE BUDGET DE LA SECTION COMMUNE

Cette section regroupe des crédits qu'il n'est pas possible d'affecter à un secteur particulier des transports.

Trois sortes de dépenses y figurent :

— les dépenses de fonctionnement de l'Administration centrale des transports ;

— les subventions à l'Institut de recherche des transports (I.R.T.) ;

— les études générales et statistiques relatives à l'ensemble des moyens de transport.

Les crédits de la section commune pour 1979 s'élèvent à 199,4 millions de francs, contre 141,1 millions de francs en 1978, soit une *augmentation de 43 %*. La répartition de ces crédits est la suivante :

TABLEAU N° 1
CRÉDITS DE LA SECTION COMMUNE

	1978	1979	Variation en %.
	(Mns Frs)		
— Administration centrale	107,03	137,57	+ 28,5
— Subventions à l'I.R.T. :			
— fonctionnement	13,05	24,42	+ 87,2
— équipement (C.P)	9,60	20,23	+ 110,7
	22,65	44,65	+ 97,2
— Études générales et statistiques (C.P)	11,47	17,23	+ 50,1
— TOTAL	141,15	199,95	+ 41,3

Les données présentées ci-dessus appellent deux remarques :

— l'importance du montant des dépenses de l'Administration centrale s'explique uniquement par l'inclusion dans ce montant des *charges de retraites* des anciens agents du Ministère ;

— la forte progression des subventions à l'Institut de recherche des transports est en partie artificielle. En effet, une fraction de ces subventions était, jusqu'à présent, inscrite au budget du ministère de l'Équipement. La disparition de ce Ministère a entraîné le rattachement de l'intégralité des subventions versées à l'I.R.T. au budget des Transports. Si l'on fait abstraction de ce transfert, *les subventions à l'I.R.T. augmentent en 1979 de 15,6 % (au lieu de 97,2 %). L'augmentation de l'ensemble des crédits de la section commune est, dans la même hypothèse, ramenée à 26,9 %.*

LE BUDGET DES TRANSPORTS TERRESTRES

Les crédits prévus en 1979 pour les transports terrestres s'élèvent à 17.411,06 millions de francs, en progression de 6,2 % sur le budget de 1978.

Par grandes catégories de dépenses, ces crédits se répartissent de la manière suivante :

TABLEAU N° 2

CRÉDITS DES TRANSPORTS TERRESTRES

	1978	1979	Variation en %.
	(Mns Frs)		
— Dépenses ordinaires :			
= Fonctionnement des services des transports terrestres	29,6	34,2	+ 15,5
= Subventions d'exploitation et pour charges sociales des entreprises publiques	15.705,2	16.538,3	+ 5,3
	15.734,8	16.572,5	+ 5,3
— Dépenses en capital :			
= Investissements exécutés par l'Etat (C.P).	14,6	15,5	+ 6,2
= Subventions d'équipement versées par l'Etat (C.P)	643,6	823,1	+ 27,9
	658,2	838,6	+ 27,4
— TOTAL transports terrestres	16.393,0	17.411,1	+ 6,2
(Autorisations de programme)	816,7	816,2	

Deux grandes tendances se dégagent donc de ce projet de budget :

a) *La faible progression des subventions d'exploitation versées à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.*

L'ensemble des subventions versées aux entreprises publiques s'accroît de 5,3 % seulement. En ce qui concerne la S.N.C.F., on assiste même à une diminution de 2,1 % des subventions d'exploitation proprement dites (charges de retraites exclues).

Cette évolution est la conséquence des augmentations des tarifs publics intervenues en 1978 et prévues pour 1979.

TABLEAU N° 3

SUBVENTIONS A LA S.N.C.F. ET A LA R.A.T.P.

	1978	1979	%
	(Mds de Frs.)		
S.N.C.F. -			
- Indemnités pour limitation des majorations de tarifs :			
= grandes lignes	3.175	2.600,-	- 18,1
= banlieue	520	430,-	- 17,3
- Charges d'infrastructure (grandes lignes) ..	2.295	2.494,-	+ 8,7
- Passages à niveau	425	420,-	- 1,2
- Services omnibus déficitaires	1.565	1.665,-	+ 6,4
- Tarifs sociaux	710	830,-	+ 16,9
- Tarifs réduits de marchandises	-	64,8	-
	8.690	8.503,8	- 2,1
- Subvention pour charges de retraites	5.230	6.120,-	+ 17,1
== TOTAL S.N.C.F.	13.920	14.623,8	+ 5,1
R.A.T.P. -			
- Indemnités pour limitation des hausses de tarifs	1.434	1.525,-	+ 7,-
- Tarifs sociaux	60	80,8	+ 34,7
== TOTAL R.A.T.P.	1.494	1.615,8	+ 8,2
== TOTAL S.N.C.F. et R.A.T.P.	15.414	16.239,6	+ 5,3

b) *La stagnation des autorisations de programme prévues pour 1979.*

Les dépenses en capital augmentent certes de 27,4 % en crédits de paiement mais restent inchangées en autorisations de programme (816,2 millions de francs).

Les subventions d'équipement aux transports urbains de Paris et de province seront nettement inférieures en 1979 à ce qu'elles étaient en 1978 :

TABLEAU N° 4

SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT VERSÉES PAR L'ÉTAT

	AUTORISATIONS de programmes.			C R É D I T S de paiement		
	1978.	1979.	%.	1978.	1979.	%.
	₪	₪		₪	₪	
— Transports urbains Ile de France ..	₪343,8	₪320,8	- 6,7	₪405,1	₪411,-	+ 1,5
— Transports urbains province	₪415,6	₪405,9	- 2,3	₪185,4	₪345,5	+ 86,4
— Divers	₪ 44,6	₪ 75,3	+ 68,8	₪ 53,1	₪ 66,6	+ 25,4
— TOTAL	₪803,9	₪802,-	- 0,2	₪643,6	₪823,1	+ 27,9

La forte progression des crédits de paiement destinés aux transports urbains de province est imputable aux travaux de construction des métros et aux contrats de développement conclus avec certaines grandes villes.

A ces deux grandes orientations qui se dégagent du budget pour 1979 des Transports terrestres, on ajoutera quelques observations :

— d'une part, sur les crédits pour la *continuité territoriale entre la Corse et le continent* : pour la première fois, en 1979, la *progression de ces crédits est modérée* : ils passent de 249,9 millions de francs en 1978 à 256,1 millions de francs en 1979, soit une augmentation de 2,5 %. La subvention versée aux compagnies maritimes desservant la Corse semble donc stabilisée.

— d'autre part, sur les crédits en faveur de la *batellerie* : ceux-ci diminuent légèrement, passant de 22,06 millions de francs en 1978 à 21,6 millions de francs en 1979. Toutefois, ce recul est seulement la conséquence d'une diminution de la subvention attribuée à la flotte rhénane par suite du redressement que celle-ci a accompli.

LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE RAPPORT GUILLAUMAT

Le rapport de la Commission d'études sur les orientations des transports terrestres présidée par M. Guillaumat a été rendu public en juillet 1978.

Les propositions contenues dans ce rapport reflètent une grande confiance dans le *libéralisme économique*. M. Guillaumat écrit en introduction au rapport que « *le fonctionnement de l'appareil des transports terrestres selon les règles de l'économie de marché est possible. Il est socialement préférable. Le jeu de la concurrence peut corriger un excès regrettable et mal connu des déplacements et transports. Elle suppose une libération complète mais progressive des prix* ».

La commission Guillaumat a présenté plusieurs propositions importantes :

- *suppression des subventions aux transports ;*
- *limitation de l'intervention de l'Etat à un rôle d'arbitre et de gardien des règles de la concurrence. En particulier, la réglementation des transports routiers doit être supprimée ;*
- *compensation des charges sociales ou d'intérêt public imposées aux entreprises publiques.*

Ces propositions n'ont pas encore eu de suite au niveau de la politique gouvernementale. Cependant, le ministre des Transports, tout en annonçant que les conclusions du rapport étaient étudiées par ses services, a indiqué à votre commission des Finances que, d'ores et déjà, le Gouvernement faisait sien « *le choix fondamental de la commission Guillaumat, considérant que le secteur des transports terrestres ne doit pas être soustrait au jeu de la concurrence et des lois du marché* ».

Si aucune mesure concrète n'a encore été prise par le Gouvernement dans le sens des recommandations de la commission Guillaumat, il n'en demeure pas moins que *la notion de service public* qui imprègne aujourd'hui fortement une grande partie du secteur des transports terrestres se trouverait sérieusement menacée.

DEUXIÈME PARTIE

LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET LES CRÉDITS D'ÉTUDES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Les crédits inscrits à la *section commune des transports* dans le budget de 1979 s'élèvent à 199,4 millions de francs, en progression de 43 % sur les crédits du budget de 1978 (141,1 millions de francs).

Cependant, l'augmentation qui ressort de ces chiffres est due en partie à un transfert de crédits qui figuraient précédemment au budget du ministère de l'Équipement. Ces crédits concernent les subventions versées à l'Institut de recherche des transports. Si l'on tient compte de ce transfert, *la progression des dépenses de la section commune est égale à 26,9 %*.

Trois types de dépenses sont regroupés dans cette section.

LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DE L'ADMINISTRATION DES TRANSPORTS

Le tableau ci-après présente les différentes dépenses rattachables au fonctionnement du ministère des Transports et de ses services extérieurs. On observera la part prépondérante prise par les *charges de retraite* de l'ancien personnel du Ministère qui, depuis quelques années, sont inscrites au budget des transports avant d'être transférées en début d'exercice au budget des Charges communes. Pour 1979, le montant inscrit à la section commune des transports est de 110,8 millions de francs.

On notera également le triplement des crédits de matériel, avec l'attribution de 1,05 million de francs supplémentaires au matériel du service de presse et d'information.

TABLEAU N° 5

DÉPENSES DE L'ADMINISTRATION CENTRALE (TITRE III)

	1978	1979	Variation en %
	(Mns de Frs.)		
— Personnel en activité	4,06	4,90	+ 20,7
— Personnel en retraite	98,21	120,20	+ 22,4
— Charges sociales	0,86	1,09	+ 26,7
— Matériel et fonctionnement des services	3,90	11,38	+191,8
— TOTAL	107,03	137,57	+ 28,5

LES ÉTUDES ET LES STATISTIQUES

Les crédits prévus à ce titre figurent dans le tableau ci-dessous :

TABLEAU N° 6

CRÉDITS POUR ÉTUDES ET STATISTIQUES

	1978	1979	Variation en %
	(Mns de Frs.)		
— Études générales (chapitre 53-10)	10,28	16,03	+ 56,-
— Enquêtes et statistiques (chapitres 53-11 et 34-11)	4,24	3,30	- 22,-
— TOTAL	14,52	19,33	+ 33,18

Il est prévu d'affecter ces sommes au financement des opérations suivantes :

a) *Études économiques générales* : enquêtes de circulation, études sur la conchyliculture, études générales, etc.

b) *Études d'innovation dans les transports* : cette ligne recouvre essentiellement les programmes de l'aéroglesseur N-500 et du système POMA 2000.

En ce qui concerne le N-500, le coût de son programme de développement a été évalué à 90 millions de francs en 1973, le prix de vente des appareils étant estimé à 7 millions de francs l'unité.

Après l'incendie du premier naviplane en mai 1977, le second appareil a été livré à la S.N.C.F. et mis en service en juillet 1978 sur la Manche. Le succès commercial semble, pour l'instant, assez mitigé.

Sur le plan de la commercialisation des appareils, notamment à l'étranger, on doit noter que la société Dubigeon-Normandie a repris les brevets et le savoir-faire de la SEDAM depuis le 20 mars 1978.

Le *POMA 2000*, nouveau système de transport en commun en site propre destiné aux villes moyennes, doit entrer prochainement dans une nouvelle phase, les études et les mises au point paraissant terminées. Deux versions du projet ont été développées (l'une sans arrêt dans les stations, l'autre avec arrêt).

L'expérimentation commerciale sur un tronçon ouvert au public pourrait débiter, mais aucun site n'a encore été retenu. Six lignes sont à l'étude, quatre en Ile-de-France, deux à Grenoble.

c) *Statistiques* : le ministère des Transports a mis au point un important programme de statistiques. Celui-ci comprend tout d'abord des enquêtes (enquête annuelle sur la comptabilité des entreprises ; enquête permanente de trafic auprès des transporteurs routiers publics et privés). Il prévoit aussi la tenue du fichier des véhicules utilitaires, la publication de diverses brochures statistiques et la mise à jour de la banque de données des transports. Celle-ci, fondée sur le système SITRAM, collecte des informations sur tous les secteurs de transport, nationaux et internationaux, permettant de faire toutes comparaisons utiles entre les modes de transport et de satisfaire aux questions formulées à la demande.

LES SUBVENTIONS A L'INSTITUT DE RECHERCHE DES TRANSPORTS (I.R.T.)

L'I.R.T. doit recevoir, en 1979, 44,6 millions de francs de subventions, ce qui représente, si l'on tient compte des subventions transférées du ministère de l'Equipement, une *augmentation de 15,6 % par rapport à 1978.*

TABLEAU N° 7

SUBVENTIONS A L'I.R.T.

	1978	1979	Variation en %.
	(Mns Frs)		
— Subventions de fonctionnement :			
— transports	13,05	24,43	
— équipement	7,96	—	
	21,01	24,43	+ 16,3
— Subventions d'équipement (C.P) :			
— transports	9,60	20,23	
— équipement	8,—	—	
	17,60	20,23	+ 14,9
— TOTAL	38,61	44,66	+ 15,6

L'Institut exerce son activité selon deux modalités : d'une part par la voie de programmes d'études qu'il exécute ou soutient financièrement ; d'autre part, par des «actions thématiques programmées».

a) Les principales *études* financées en 1977 et en 1978 sont les suivantes :

— transports urbains : recommandations sur les systèmes de transport par autobus « à la demande », étude des comportements individuels des voyageurs, aide à la préparation des plans de circulation, étude sur le confort dans les transports en commun ;

— transports interurbains et internationaux : étude sur les facteurs de la demande de transport de voyageurs, recherche sur la répartition modale des transports de marchandises, impact des investissements portuaires, étude sur la surveillance de la navigation dans le Pas-de-Calais ;

— composants critiques et aérodynamique des véhicules terrestres ;

— nuisances : études sur la prévision des niveaux de nuisance, sur les écrans protecteurs et sur le rapport coût-efficacité des installations de protection.

b) *Les actions thématiques programmées.*

5,5 millions de francs leur sont affectés en 1979. Les actions thématiques programmées (A.T.P.) ont pour objet de donner une impulsion à la recherche dans certains domaines jugés prioritaires. Les études ne sont pas faites par l'I.R.T. lui-même mais sous-traitées par contrats à des organismes publics ou privés. Un comité scientifique définit les thèmes et lancent des appels d'offre (« appels d'idées ») auprès de chercheurs de toutes disciplines.

Deux A.T.P. sont en cours. La première a pour thème la sécurité des véhicules. Elle vise à améliorer la sécurité routière grâce à des aménagements techniques apportés aux véhicules. La seconde A.T.P. intéresse les nuisances des véhicules terrestres. Elle tend à accroître leurs performances et à réduire leur consommation d'énergie.

TROISIÈME PARTIE

LES TRANSPORTS TERRESTRES

Quantitativement, une très forte partie des crédits affectés aux transports terrestres va aux subventions aux entreprises publiques (S.N.C.F. et R.A.T.P.). Celles-ci représentent en effet 95 % des dépenses de la section. Il est vrai que les dépenses d'infrastructure routière financées par le ministère des Transports ne figurent pas dans la section des transports terrestres. Pour 1979, leur montant est de 4.342,6 millions de francs (crédits de paiement), chiffre à rapprocher des 2.494 millions de francs de subventions inscrites au budget des transports terrestres pour les dépenses d'infrastructure de la S.N.C.F.

Par grandes catégories de dépenses, celui-ci peut s'analyser comme suit :

TABLEAU N° 8

LES GRANDES MASSES DU BUDGET DES TRANSPORTS TERRESTRES

	1978	1979	Variation en %
	(Mns Frs)		
— Fonctionnement des services des transports terrestres et études (Titres III et V)	44,1	49,7	+ 12,7
— subventions à la SNCF	13.920,-	14.623,8	+ 5,1
— subventions à la RATP	1.494,-	1.615,8	+ 8,2
— aide à la navigation	22,1	21,6	- 2,3
— continuité territoriale avec la CORSE	249,9	256,1	+ 2,5
— interventions diverses	19,2	21,-	+ 9,4
— subventions d'équipement pour les transports urbains (C.F)	530,5	756,5	+ 28,1
— autres subventions d'équipement (C.F)	53,1	66,6	+ 25,4
	16.392,9	17.411,1	+ 6,2

La décomposition des masses budgétaires retenue par le précédent tableau ainsi que la structure du marché des transports suggère d'examiner successivement :

— *les transports à longue distance*, auxquels l'Etat apporte la plus grande partie de ses subventions d'exploitation ;

— *les transports urbains* pour lesquels l'intervention de l'Etat revêt surtout la forme de participation aux dépenses d'infrastructure.

CHAPITRE PREMIER

LES TRANSPORTS A LONGUE DISTANCE

I. — Le chemin de fer.

Les résultats de la S.N.C.F. sont très sensibles à la conjoncture économique. Ils sont liés notamment à l'évolution de la production des entreprises et de la consommation des ménages. Ils dépendent aussi largement de la politique des pouvoirs publics en matière de tarifs et de subventions ainsi que des contraintes de service public auxquelles la S.N.C.F. est soumise.

1° LE TRAFIC EN 1977 : + 1 % POUR LES VOYAGEURS,
— 3,4 % POUR LES MARCHANDISES

Le trafic global de la S.N.C.F. s'est ressenti en 1977 du ralentissement de l'activité économique, c'est ainsi que l'on a assisté à une régression des acheminements de marchandises que l'accroissement des transports de voyageurs n'est pas parvenu à compenser.

TABLEAU N° 9

EVOLUTION DU TRAFIC DU RESEAU PRINCIPAL DE LA S.N.C.F.

	1976	1977	Variation en %
- Voyageurs (réseau principal) (1)	43,86	44,32	+ 1
- Marchandises (2)	68,51	66,22	- 3,4
- Total réseau principal (3)	112,37	110,54	- 1,6

(1) Milliards de voyageurs/kms (nombre de voyageurs x parcours moyen en km)

(2) milliards de tonnes/kms (nombre de tonnes x parcours moyen en km)

(3) milliards d'unités/kms.

Le trafic voyageurs (grandes lignes) s'est ressenti de la stagnation de la consommation des ménages en biens marchands. Celle-ci n'a augmenté que de 2,5 % en 1977, contre 5 % en moyenne les années précédentes.

La progression du réseau principal a été plus marquée en ce qui concerne le nombre de voyageurs transportés (— 451 millions contre 436 millions en 1977, soit + 3,4 %) que le nombre de voyageurs/kilomètres (+ 1 %). Elle a été moins forte que celle du réseau de banlieue (+ 4 % en voyageurs transportés et + 1,7 % en voyageurs/kilomètres).

Pour 1978, selon les prévisions actuelles, le trafic voyageurs devrait atteindre 45,5 milliards d'unités/kilomètres, en augmentation de 3,7 % par rapport à 1977.

La diminution *du trafic de marchandises* en 1977 est liée, bien entendu, à la stagnation de l'activité industrielle en général et au recul de l'activité de certaines branches, en particulier. Les trafics lourds (minerais, produits sidérurgiques et matériaux de construction) qui représentent environ 30 % du trafic de marchandises de la S.N.C.F. ont chuté de 13,3 % l'année dernière. Le transport de minerai de fer, notamment, a baissé de 30 %.

Le trafic des autres marchandises s'est accru de 1,9 % par rapport à 1976.

Les prévisions pour 1978 ne permettent pas d'espérer un renversement substantiel de la tendance observée en 1977 ; la progression de trafic attendue ne dépasse pas 1,8 %.

Il est intéressant de rechercher si cette évolution du trafic ferroviaire lui est particulière ou non, et si la S.N.C.F. conserve dans le marché des transports une part égale à celle des années précédentes.

TABLEAU N° 10

REPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES SELON LE MODE DE TRANSPORT

	1973	1974	1975	1976	1977
S.N.C.F.....	36	36,5	35	35,1	36
Route.....	40,5	41	43	43	47
Voies d'eau.....	6,7	6,5	6,6	6,1	6
Oléoducs.....	16,8	15,6	15,4	15,8	11
TOTAL.....	100	100	100	100	100

(trafic tonnes/km)

En fait, à l'exception des transports par oléoducs qui ont décliné en 1977, on observe une grande stabilité dans la répartition du trafic depuis cinq ans. Ceci est dû sans doute à l'influence de la conjoncture économique, mais aussi aux efforts de la S.N.C.F. pour soutenir la concurrence de la route grâce à *une politique commerciale* plus dynamique en matière de transport de marchandises.

C'est ainsi que la S.N.C.F. offre depuis peu une gamme de services élargie :

— service « Rapilège » : service de trains légers accéléré permettant de relier deux points quelconques du territoire, à la demande, sans passer par les triages ;

— service « point à point » : service de groupage de wagons entre deux grandes agglomérations, actuellement en vigueur entre Lyon et Lille ;

— service « TARC » : service regroupant des rames de provenance et d'expéditeurs différents vers une destination unique (régions de Limoges et d'Amiens) ;

— service combiné rail-route ;

— service de transport par conteneurs ;

— services express des livraisons du SERNAM.

2° LES TARIFS : + 6,5 % EN 1977

L'application du plan gouvernemental de lutte contre l'inflation n'a pas permis à la S.N.C.F. d'obtenir les hausses de tarifs qu'elle aurait souhaitées. Selon les estimations de la société, une hausse de 27 % aurait été nécessaire en 1977 pour l'équilibre des recettes et des dépenses ; mais une telle augmentation était proscrite en raison de la concurrence des autres modes de transport. Aussi la S.N.C.F. avait-elle demandé d'être autorisée à pratiquer un relèvement de 17 % du niveau moyen de ses tarifs.

La hausse autorisée n'a été que de 6,5 % au 1^{er} avril 1977 ce qui correspond, sur toute l'année, à une augmentation de 4,7 % pour le trafic voyageurs (grandes lignes) et 4,9 % pour les transports des marchandises.

Depuis le début de l'année 1978, en revanche, les hausses de tarifs intervenues ont revêtu une plus grande ampleur :

— marchandises : + 6 % au 1^{er} janvier, + 10 % au 1^{er} mai 1978 ;

— voyageurs : + 15 % au 1^{er} mai 1978.

Malgré cela, l'évolution des tarifs de la S.N.C.F. reste en deçà de celle du prix du produit intérieur brut.

TABLEAU N° 11

EVOLUTION DU PRIX DU P.I.B. MARCHAND ET DES TARIFS S.N.C.F.

	PRIX P.I.B.	TARIFS VOYAGEURS (réseau principal)	TARIFS WAGONS
1970.....	100	100	100
1975.....	150	133	138,9
1976.....	164,5	146,7	153,3
1977.....	178,3	153,6	160,8
1978.....	194,8	169	181

Pour 1979, le Gouvernement a annoncé son intention d'autoriser une hausse égale à celle du prix du P.I.B.

3° LES SUBVENTIONS : 14,6 MILLIARDS DE FRANCS EN 1979

L'évolution des tarifs conditionne directement l'évolution des recettes et des subventions de l'Etat.

Les principaux postes de recettes et de dépenses d'exploitation de la S.N.C.F. ont progressé comme suit depuis 1976.

TABLEAU N° 12

**EVOLUTION DES GRANDES CATEGORIES DE RECETTES
ET DE DÉPENSES DE LA S.N.C.F.**

(En milliards de francs.)

	1976.	1977.	Prévisions 1978
== Recettes ==			
== recettes commerciales	16,68	17,24	19,81
== contributions publiques (1)	7,55	10,04	10,36
== recettes diverses	2,11	2,40	2,47
== TOTAL	26,34	29,68	32,64
== Dépenses ==			
== dépenses de personnel	16,16	18,47	20,15
== dépenses de gestion	7,71	8,24	9,06
== charges financières	3,59	3,92	4,35
== TOTAL	27,46	30,63	33,56
== RESULTATS	-1,12	-0,95	-0,92

(1) Non compris les subventions pour charges de retraites. /

Plusieurs observations peuvent être faites à propos du tableau ci-dessus :

— la S.N.C.F. est largement tributaire de l'Etat, puisque les subventions d'exploitation et pour contraintes de service public représentent 31 % de ses recettes totales et un peu plus de la moitié de ses recettes commerciales ;

— l'évolution des contributions de l'Etat en 1977 et 1978 traduit l'incidence des limitations de tarifs imposées en 1977 et du rattrapage partiel autorisé en 1978 : les subventions ont augmenté de 33 % en 1977, de 3,2 % seulement en 1978 ;

— malgré la décroissance régulière des effectifs de la S.N.C.F. (274.080 agents en 1976, environ 263.000 en 1978), les dépenses de personnel augmentent sous l'effet de la croissance des charges de retraite ;

— les « résultats » apparaissant au compte d'exploitation n'ont guère de signification, compte tenu des subventions que l'Etat verse en cours d'année, en cas de besoin.

En ce qui concerne les *concours budgétaires* de l'Etat, les statistiques mentionnées ci-dessus ne fournissent que les subventions d'exploitation proprement dites, à l'exclusion de la *subvention destinée à garantir la retraite statutaire des agents de la S.N.C.F.* Compte tenu de cette dernière subvention, dont l'importance et la croissance pèsent sur le budget de l'Etat, les subventions à l'entreprise nationale ont été de 13,92 millions de francs en 1978 (budget initial) et seront de 14,63 milliards de francs en 1979.

Le détail de ces subventions pour 1978 et 1979 est indiqué ci-après :

TABLEAU N° 13

CRÉDITS BUDGÉTAIRES EN FAVEUR DE LA S.N.C.F.

(En millions de francs.)

	Budget. 1978.	Budget. 1979.	Variation en %.
— Compensation pour limitation de hausses de tarif :			
— grandes lignes	3.175	2.600	- 18,1
— banlieue	520	430	- 17,3
— Charges d'infrastructure (grandes lignes)	2.295	2.494	+ 8,7
— Charges des passages à niveau (50%)	425	420	- 1,2
— Déficit des services omnibus	1.565	1.665	+ 6,4
— Pertes de recettes dues aux tarifs sociaux :			
— grandes lignes	655	780	+ 19,5
— banlieue	55	50	- 9,1
— Compensation pour tarifs réduits de marchandises	—	64,8	—
— Subventions d'exploitation (dont grandes lignes)	8.690 (8.115)	8.503,8 (8.023,8)	- 2,5 (-1,1)
— Subvention pour charges de retraites	5.230	6.120	+ 17,-
— TOTAL	13.920	14.623,8	+ 5,5

On observera que les dotations budgétaires ci-dessus ne correspondent pas exactement aux sommes prévues par la S.N.C.F. (tableau n° 12). Celles-ci, en effet, résultent d'un budget révisé, établi en cours d'exercice et tenant compte des augmentations de tarifs réalisées et de nouvelles prévisions de trafic.

La variation des dotations budgétaires d'une année sur l'autre est néanmoins significative. *La diminution des subventions d'exploitation* (— 2,1 % en 1979) est la conséquence de la réduction des subventions pour limitation de hausses de tarifs, les hausses intervenues en 1978, et dont l'effet se fera pleinement sentir en 1979, étant plus importantes que les années précédentes.

En revanche, *la progression des subventions pour charge de retraite* est importante (+ 17 %). De 1970 à 1975, le montant des prestations versées a presque doublé ; il a encore augmenté de 44 % depuis 1975.

En outre, *une subvention nouvelle, pour tarifs réduits de marchandises*, apparaît dans le budget de 1979. Il s'agit toutefois d'un transfert des crédits précédemment inscrits à d'autres budgets (Agriculture, Industrie, O.N.I.C., F.O.R.M.A., Marine marchande) et qui correspondent à des corrections de tarifs instituées en 1962 au profit de certaines régions dont le Gouvernement souhaite encourager le développement. Les réductions pratiquées varient de 10 % à 15 % selon les produits. En 1977, ces réductions se sont élevées à 58,9 millions de francs et ont bénéficié à la Bretagne (44,5 millions de francs), au Massif central (12,8 millions de francs) et à divers départements (1,6 million de francs).

4° LES INVESTISSEMENTS DU RÉSEAU PRINCIPAL : DES VOITURES « CORAIL » AU T.G.V.

Le budget d'investissement du réseau principal de la S.N.C.F. s'élève à 5.155 millions de francs, en progression de 17,8 % par rapport à 1977. La progression de 1977 sur 1976 était identique.

Le financement de ces investissements est assuré par l'auto-financement et par emprunt. Aucune subvention n'est versée par l'Etat.

TABLEAU N° 14

LES INVESTISSEMENTS DU RESEAU PRINCIPAL

(Milliards Frs)

EMPLOIS	1977	1978	RESSOURCES	1977	1978
- Matériel roulant, outillage	2,29	2,25	- Autofinancement :		
- Installations fixes ..	2,11	2,11	- amortissements ..	1,64	1,70
- Ligne rapide PARIS-Sud Est	0,15	0,76	- récupération de T. V.A.	0,64	0,76
- Prises de participation	0,05	0,03	- valeur des biens pris en location-vente	0,37	0,40
				2,65	2,86
			- Emprunts nets	1,72	2,29
	4,37	5,15		4,37	5,15

Les réalisations physiques correspondant à ces enveloppes financières ont été les suivantes.

— En ce qui concerne tout d'abord *le matériel roulant*, la S.N.C.F. a pris livraison en 1977 de 14 locotracteurs, de 84 locomotives électriques et de 35 éléments automoteurs diesel.

Pour leur plus grande part, les investissements en matériels voyageurs ont été consacrés aux voitures « Corail » ; 673 voitures de ce type ont été livrées. La S.N.C.F. a entrepris par ailleurs la modernisation de la décoration intérieure d'environ 3.000 voitures de construction ancienne. Au titre de 1977, la société nationale a commandé 355 voitures coach, 95 voitures couchettes et 15 rames T.G.V. sur les 87 rames prévues.

En raison de la faiblesse du trafic marchandises, aucun achat de wagons ne figurait au programme d'investissement de 1977.

En revanche, plus de 4.200 wagons à bogies ont été livrés du fait des mesures prises en 1976 pour venir en aide à certains constructeurs.

En matière de matériel roulant, le budget d'investissement de 1978 prévoit l'achat de 45 locomotives électriques, 35 locotracteurs, 25 autorails thermiques et 14 éléments automoteurs électriques.

Pour le matériel à voyageurs, la S.N.C.F. a prévu de commander 300 voitures et 18 rames T.G.V. La première rame T.G.V. de présérie a été livrée en juin dernier, la seconde devant l'être à la fin de cette année.

— En ce qui concerne *les installations fixes*, le principal objet en cours est celui de la *ligne nouvelle Paris-Sud-Est*.

Le décret du 23 juin 1976 a déclaré d'utilité publique les travaux de construction de cette ligne qui ont démarré en 1976. Sur

le tronçon sud (Saint-Florentin-Sathonay) dont la mise en service est prévue pour octobre 1981, les acquisitions de terrains sont pratiquement terminées. Tous les marchés relatifs aux travaux d'infrastructures sont adjugés et au 15 juillet 1978, les travaux concernés par ces marchés sont tous entamés. Sur le tronçon nord (Combs-la-Ville - Saint-Florentin), dont la mise en service est prévue pour octobre 1983, une part importante des acquisitions de terrains est réalisée dans l'Yonne.

En Seine-et-Marne, les enquêtes parcellaires sont en cours et les acquisitions de terrains débiteront au troisième trimestre 1978.

Le coût de l'opération tel qu'il ressort du projet présenté en 1975 et actualisé en fonction des hausses de prix constatées ressort actuellement à 4.567 millions de francs. L'échéancier du projet serait le suivant (en millions de francs 1978) :

	Avant 1977	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	TOTAL
== Engagements	782	971	723	915	860	316	--	--	4.567
== Paiements	130	162	755	1130	1130	755	350	155	4.567

Par ailleurs, la S.N.C.F. poursuit son programme d'électrification.

TABLEAU N° 15

ELECTRIFICATION DU RÉSEAU DE LA S.N.C.F. AU 31 DÉCEMBRE 1977

	en km
== Total des lignes S.N.C.F.	34.597
== lignes voyageurs/marchandises	24.124
== lignes marchandises	10.473
== Total des lignes électrifiées .	9.586
== % des lignes électrifiées	27,7%

— Sur l'itinéraire de la rive droite du Rhône, la section Miramas-Avignon via Cavaillon a été mise en service le 20 septembre 1977. Les autres sections Avignon-Givors par Villeneuve-lès-Avignon et Nîmes-Villeneuve-lès-Avignon seront mises en service respectivement en 1979 et 1980.

— Sur Bordeaux-Montauban la mise en service est prévue en 1980.

En 1978, débiteront les travaux préparatoires à l'électrification de la rive gauche du port de Rouen (mise en service fin 1980) et de Narbonne-Port-Bou (mise en service en 1982).

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

De nombreuses opérations ponctuelles *d'automatisation* sont également entreprises pour améliorer la sécurité et la capacité des lignes. En particulier, 360 *passages à niveau* ont été automatisés et 230 supprimés, dont 60 par construction d'ouvrages d'art. En 1978, 300 passages à niveau seront dotés de signalisation automatique lumineuse.

* *

Globalement, en dépit d'une conjoncture peu favorable, la situation de la S.N.C.F. paraît relativement satisfaisante. En particulier, sa part dans le trafic de marchandises ne décline pas ; de plus, les ajustements tarifaires réalisés en 1978 lui permettent d'envisager l'avenir avec plus de confiance.

Dans cette optique, des études ont été menées par la S.N.C.F. en vue de l'établissement d'un *plan d'entreprise*, d'une part, et d'un *contrat d'entreprise* avec l'Etat, d'autre part.

Ces études ont pris comme référence la situation des chemins de fer en 1990.

Trois hypothèses ont été examinées :

— la *première* se présente comme la gestion pure et simple de l'héritage du passé, l'entreprise vivant sur ses moyens actuels et n'entreprenant pas d'autres actions que celles qui sont déjà amorcées ;

— la *deuxième* est une hypothèse centrale prévoyant une meilleure adaptation des structures ferroviaires aux besoins des usagers, avec notamment une accentuation de la politique commerciale, et la poursuite de la réalisation du T.G.V. ;

— la *dernière* est une hypothèse de référence plutôt qu'une hypothèse réaliste ; elle revient à supprimer progressivement toutes les activités non rentables de la S.N.C.F. Celle-ci concentrerait ses activités sur le transport interurbain de voyageurs et le transport de marchandises par trains complets.

La S.N.C.F. a donc entrepris l'élaboration de son plan d'entreprise pour la période 1978-1982 sur la base de la deuxième hypothèse. L'objectif serait d'atteindre en 1982 59 milliards de voyageurs/kilo-

mètres (contre 52,2 en 1977) et 70 milliards de tonnes/kilomètres (contre 66,2 en 1977).

Le plan et le contrat d'entreprise devraient être mis au point avant la fin de l'année 1978.

II. — La route.

1° UN TRAFIC EN LÉGÈRE HAUSSE

Après avoir connu une augmentation exceptionnellement élevée en 1976 (+ 21,8 %), le trafic routier de marchandises s'est stabilisé en 1977 à hauteur de 1.317,2 millions de tonnes et a légèrement progressé en tonnage kilométrique, les résultats s'inscrivant en hausse de 3 %. Ceci s'explique surtout par la réduction des transports de matériaux de construction.

En fait, sur une plus longue période, on constate un ralentissement des taux de croissance du secteur routier, dont la part dans le trafic global a tendance à se ralentir. La moyenne annuelle de progression de la route est de 6,3 % depuis 1973, alors qu'elle était auparavant supérieure à 10 %.

Il est vrai que sur le transport de marchandises à longue distance (de plus de 150 kilomètres), la route assure 56 % du trafic, contre 37 % pour le rail et 7 % pour la voie d'eau.

TABLEAU N° 16

RÉPARTITION DU TRAFIC ENTRE LE FER ET LA ROUTE DANS LES PAYS DE LA C.E.E.

		1965	1975
		%	%
== GRANDE-BRETAGNE	F (1) ...	27,3	21,-
	R (2) ...	72,5	78,9
== ITALIE	F	25,2	22,5
	R	74,8	77,5
== BELGIQUE	F	31,8	9,2
	R	39,7	75,3
== PAYS-BAS	F	12,5	4,5
	R	48,4	66,5
== FRANCE	F	52,1	37,-
	R	37,8	55,1
== R.F.A.	F	40,1	28,7
	R	36,5	47,1

(1) F = chemin de fer.

(2) R = route.

Globalement, le chiffre d'affaires de *la profession* a augmenté de 8 % en 1977. Le nombre d'entreprises de transport s'est stabilisé, la même année, à 35.000 entreprises, employant 240.000 salariés. En ce qui concerne le transport public effectué pour le compte d'autrui — qui représente environ 60 % du tonnage global transporté — on a relevé en 1977 une très légère progression.

En 1978, les enquêtes portant sur le trafic assuré par des véhicules gros porteurs (de plus de 6,6 tonnes de poids total) font état, pour les cinq premiers mois de l'année, d'une hausse de 2 %.

La *tarification routière obligatoire*, qui s'applique au transport public par lots d'au moins 3 tonnes et sur plus de 150 kilomètres a couvert en 1977 21 % du trafic total et 36 % du transport public. Les relèvements des barèmes de cette tarification ont été sensiblement plus élevés en 1978 (+ 8 % puis + 3,8 %) qu'en 1977 (+ 6 %).

Les transports routiers non soumis à la T.R.O. ont passé des contrats de modération avec le Gouvernement qui ont permis d'obtenir une évolution comparable.

D'une manière générale, le Gouvernement a entrepris de *libéraliser la réglementation du transport routier*. C'est ainsi qu'il a annoncé son intention de réduire de 25 % le champ d'application de la tarification routière obligatoire. En outre, les licences de zone courte ont été supprimées en 1978 et le nombre de licences de zone longue augmenté.

Toutefois, il conviendrait de veiller à ce que cette politique de libéralisation n'aille pas à l'encontre de la politique de coordination des transports, d'une part, et de la politique d'économie d'énergie, d'autre part.

2° DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES PEU ÉLEVÉS

Les crédits pour l'entretien des routes n'étant pas inscrits au budget des transports terrestres, celui-ci comprend essentiellement des crédits destinés au contrôle routier.

— Les *contrôleurs routiers* sont chargés d'assurer le respect de la réglementation des transports terrestres notamment en ce qui concerne les conditions de travail et le transport des matières dangereuses.

Leur nombre est de 280 en 1978. L'administration crée environ 20 postes de contrôleurs par an.

Les crédits correspondant à l'activité des contrôleurs routiers s'élèvent à 20,2 millions de francs en 1979. La récapitulation de ces crédits est donnée ci-dessous :

TABLEAU N° 17

CRÉDITS BUDGÉTAIRES RELATIFS AU CONTRÔLE ROUTIER

	1978	1979
	(Mns Frs)	
== Rémunération des contrôleurs et charges sociales	13,1	15,8
== Matériel et fonctionnement	3,4	3,9
== Aires de pesée	0,3	0,3
== Contrôle de la réglementation	0,2	0,2
== TOTAL	17,0	20,2

— En ce qui concerne les *crédits d'équipement*, on a déjà eu l'occasion de rappeler que les crédits pour l'entretien et la construction des routes ne figurent pas en 1979 au budget des Transports. Seuls sont prévus les crédits en faveur d'investissements de l'Etat relatifs aux bureaux régionaux de fret (1,2 million de francs en 1979) et aux contrôles des véhicules (1,5 million de francs) ainsi que les subventions d'équipement destinées aux centres routiers (3 millions de francs).

III. — La voie d'eau.

Le déclin du *trafic fluvial* de marchandises amorcé depuis plusieurs années est poursuivi en 1977 : le tonnage transporté a baissé de 1,7 % et le tonnage kilométrique de 6 % par rapport à l'année précédente.

TABLEAU N° 18

TRAFIC FLUVIAL

	en Millions de tonnes/kms.
== 1970	14.600
== 1971	13.774
== 1972	14.155
== 1973	13.800
== 1974	13.740
== 1975	11.900
== 1976	12.160
== 1977	11.260

Si l'on exclut le trafic de transit, la voie navigable ne représentait plus en 1977 que 6 % du trafic total de marchandises. Cependant, on a pu constater *un certain redressement au début de l'année 1978*. Pour les cinq premiers mois le trafic a progressé de 5,4 %. Les tarifs ont été majorés de 7,75 % puis de 2,5 %, alors qu'en 1977, ils avaient crû de 7,5 %.

Cette évolution est directement liée à la récession de certains secteurs de l'industrie, notamment de la sidérurgie. Les minéraux et matériaux de construction représentent en effet 46 % et les produits pétroliers, 20,5 %, du trafic fluvial.

La navigation rhénane et mosellanne (qui représente 23 % du trafic total) a atteint 2.460 millions de tonnes/kilomètres en 1977 contre 2.250 millions en 1976, soit + 9,3 %. La forte baisse d'activité enregistrée en 1975 et surtout en 1976 est effacée, le trafic retrouvant le haut niveau de 1974.

Cette amélioration est due principalement aux contrats passés avec E.D.F. pour l'alimentation des centrales de Strasbourg et La Maxe.

Au plan social, la batellerie connaît depuis quelques années de sérieuses difficultés, dont l'origine est à la fois conjoncturelle et structurelle (vétusté et surabondance de la flotte). Ces difficultés cependant sont inégales selon les réseaux : de 1970 à 1976, le trafic a diminué de 8 % sur le réseau à grand gabarit et de 26 % sur les autres réseaux. Les conséquences sociales de cette situation sont graves : la population active de ce secteur comprend actuellement 2.940 travailleurs indépendants et 3.980 salariés. Ces effectifs ont diminué respectivement de 12 % et de 16 % en 1977.

Les pouvoirs publics s'efforcent donc de moderniser la flotte actuelle afin d'en accroître la productivité et de venir en aide aux membres de la profession les plus défavorisés.

Des primes de déchirage sont ainsi accordées depuis 1975 aux propriétaires qui sont proches de l'âge de la retraite et qui veulent cesser leur activité. A la fin de 1977, 315 offres de rachat avaient été acceptées par l'Office national de la navigation.

En outre, depuis le début de 1975, des avances remboursables sans intérêt sont attribuées aux bateliers en difficulté de trésorerie par suite d'attentes à l'affrètement anormalement longues en période de mauvaise conjoncture.

Enfin, le Gouvernement doit déposer prochainement un projet de loi tendant à créer un fonds de régulation de la batellerie indépendante.

Au plan budgétaire, les crédits prévus en 1979 sont en léger recul par rapport à 1978.

de francs. Cette stabilisation s'explique, d'une part, par une progression plus modérée du trafic depuis 1978 et, d'autre part, par les substantiels relèvements de tarifs qui ont été autorisés la même année.

En ce qui concerne les deux compagnies exploitantes, la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (S.N.C.M.) et la Compagnie méridionale de navigation (C.M.N.), les résultats de l'exercice 1977 ont été satisfaisants : + 7,6 millions de francs pour la S.N.C.M. et + 0,80 million de francs pour la C.M.N. contre respectivement — 36,6 et — 0,1 millions de francs en 1976.



Signalons enfin que la contribution de l'Etat au déficit des chemins de fer corses s'élèvera en 1979 à 11,9 millions, contre 10 millions de francs l'année précédente.

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS EN ZONE URBAINE

Les transports en agglomération urbaine; en région parisienne et en province, sont moins sensibles à la conjoncture que les transports de voyageurs en longue distance. Mais, pour lutter contre la concurrence de la voiture particulière, ils doivent accomplir un effort d'investissement important et permanent.

I. — Les transports en commun dans la région parisienne.

1° LA SITUATION DE LA R.A.T.P.

Le trafic de la Régie autonome des transports parisiens est en progression modérée mais constante. La R.A.T.P. transporte actuellement 7 millions de voyageurs par jour. Elle dispose pour cela de 600 trains et 4.000 autobus. Le tableau ci-dessous indique le sens de l'évolution constatée sur les différents réseaux de la régie.

TABLEAU N° 20

EVOLUTION DU TRAFIC DE LA R.A.T.P.

(En millions de voyages.)

	1 9 7 6	1 9 7 7	1978 (1er semestre)		
	voyages	voyages	% de variation	% de variation	
- métro urbain	1.052	1.062,2	+ 2,9	580	+ 2,9
- R.E.R.	130	131,9	+ 1,5	90,8	+32,7
- Réseau routier de Paris	293	312,2	+ 6,5	162,4	- 2,3
.. Réseau routier de banlieues et villes nouvelles	393	406,9	+ 3,5	228,8	+ 6,8
	1.868	1.933,2	+ 3,5	1.063,8	+ 5,-

On notera particulièrement :

- la stabilité du métro urbain ;
- l'essor du trafic du R.E.R. depuis la mise en service du tronçon central en 1978 ;
- la baisse de l'activité du réseau d'autobus parisien en 1978, liée à une grève survenue en mai.

Rappelons qu'en 1977, le trafic de banlieue de la S.N.C.F. a progressé de 3,4 % en nombre de voyageurs et 3,9 % en voyageurs/kilomètres.

L'équilibre de l'exploitation de la R.A.T.P. s'établit comme suit, en 1977 et en 1978 :

TABLEAU N° 21

STRUCTURE DU COMPTE D'EXPLOITATION DE LA R.A.T.P. EN 1978

(En millions de francs.)

<u>RECETTES</u>	<u>DEPENSES</u>
- recettes commerciales.. 2.060,5	- frais de personnel 3.680
- contribution des employeurs 842	- frais de gestion 1.253,5
- contribution de l'Etat. 1.504,8	- frais financiers 712,5
- contribution des collectivités locales 684,7	Total 5.646
- divers 510,8	
Total 5.602,8	
- perte 43,2	
Total 5.646,0	

Ainsi la R.A.T.P. assure le financement de son exploitation à hauteur de :

- 41 % par les usagers ;
- 16 % par les employeurs ;
- 13 % par les collectivités locales ;
- 30 % par l'Etat.

Sur les cinq dernières années, on constate une augmentation sensible de la part des employeurs.

TABLEAU N° 22

EVOLUTION DU FINANCEMENT DES CHARGES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS PARISIENS (R.A.T.P. ET S.N.C.F.)

	R.A.T.P.		S.N.C.F. (banlieue)	
	1973	1978	1973	1978
- Usagers	44	41	45	35
- Employeurs (1)	10	16	32	33
- Collectivités locales	14	13	7	10
- Etat	32	30	16	22
	100	100	100	100

(1) Versement de transport des entreprises.

L'évolution de la part du financement assuré par les usagers est, bien entendu, fonction des hausses de *tarifs* autorisées. De ce point de vue, il semble que la R.A.T.P. se trouve dans une meilleure situation que la S.N.C.F., les hausses ayant été plus fréquentes et plus fortes. Pour les seules années 1977 et 1978, les augmentations ont été les suivantes :

- ticket de métro : + 10 % au 1^{er} juillet 1977, + 13,6 % au 1^{er} juillet 1978 ;
- carte orange et carte hebdomadaire : + 6,6 % au 1^{er} juillet 1977, + 20 % au 1^{er} juillet 1978.

En ce qui concerne les *subventions d'exploitation* allouées par l'Etat, elles sont de deux sortes : l'une est une indemnité compensatrice calculée en fonction des restrictions imposées à la R.A.T.P. pour ses augmentations de tarifs ; l'autre compense l'incidence des tarifs sociaux sur les recettes de la R.A.T.P. Il s'y ajoute une subvention pour les liaisons avec les villes nouvelles.

L'évolution de ces subventions a été la suivante :

TABLEAU N° 23

SUBVENTION D'EXPLOITATION DE L'ÉTAT A LA R.A.T.P.

(En millions de francs.)

	1 9 7 6	1 9 7 7	1 9 7 8
- Indemnité compensatrice ...	1.230,3	1.271,9	1.427,3
- Remboursement des tarifs sociaux	52,3	58,4	66,5
- Villes nouvelles	7,7	10,7	11
	1.290,3	1.341,0	1.504,8

Dans le *projet de budget pour 1979*, l'indemnité compensatrice a été portée pour 1.535 millions de francs (+ 7 %), les remboursements pour tarifs réduits pour 80,8 millions de francs (+ 35 %) et la subvention aux villes nouvelles pour 13 millions de francs (+ 30 %).

2° LES INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P. ET DE LA S.N.C.F.
EN ILE-DE-FRANCE

a) *La R.A.T.P.* a réalisé en 1978 près de 2 milliards d'investissement, dont près de 40 % ont été consacrés aux dépenses d'infrastructure. Ces dépenses ont été financées pour moitié par l'emprunt,

le solde étant couvert à parts égales par les subventions et l'auto-financement.

En ce qui concerne les subventions, elles sont composées pour 30 % de subventions de l'Etat et pour 70 % de subventions de la région.

TABLEAU N° 24
INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P. EN 1978

	DEPENSES (Mt)			FINANCEMENT	
	Mds Frs	%		Mds Frs	%
== Extension des réseaux	760,7	39,2	== Autofinancement ..	509,5	26,3
== Modernisation de l'exploitation	591,4	30,5	== Subventions de l'Etat et de la Région ..	510,-	26,3
== Commandes de matériel roulant	587,9	30,2	== Emprunts	920,5	47,4
	1.940,-	100,-		1.940,-	100,-

En 1977 et 1978, les opérations réalisées ou engagées ont été les suivantes :

— extension des réseaux : Pour le R.E.R., prolongement de la ligne B jusqu'à la gare du Nord et de la ligne A jusqu'à Torcy. Pour le métro, sont en cours de réalisation les travaux de prolongement de la ligne 7 à Fort d'Aubervilliers, de la ligne 10 à Boulogne et de la ligne 13 bis à Asnières.

— modernisation de l'exploitation : le pilotage automatique a été mis en place sur 3 lignes en 1977 et 1 ligne en 1978. 13 stations ont été rénovées en 1977 et 10 en 1978. La nouvelle gare routière de la Porte de la Villette a été mise en service en 1977.

— commandes de matériel roulant : en 1977, les commandes ont porté sur 48 voitures de type MI-79 et 250 voitures de type MF-77, toutes destinées au métro, ainsi que sur 260 autobus. En 1978, 14 voitures MI-79, 38 trains MF-77 et 370 autobus ont été commandés.

Pour 1979, diverses opérations d'infrastructure ont été programmées :

	Montant total (Ht.)	Subventions de l'Etat.. (A.P.)
	-----	-----
— Etudes R.E.R.	272,6	5,45
— R.E.R. Châtelet-Gare du Nord ..	780,-	60,-
— Quai ligne B (R.E.R)	139,-	8,7
— Etudes métro	60,6	1,-
— Ligne 13 Bis (ASNIERES)	417,-	3,45
— Ligne 10 (BOULOGNE)	197,-	7,8
— Ligne 7 (Fort d'AUBERVILLIERS)	318,-	10,8
	<hr/>	<hr/>
	2.183,6	970,2

On doit observer que les travaux préparatoires à l'extension de la ligne n° 7 vers Villejuif ne figurent que pour 5,45 millions de francs en subventions de l'Etat. Cependant le Gouvernement a fait connaître au conseil régional de l'Île-de-France qu'il envisageait de porter cette somme à 28 millions de francs, comme cela était prévu initialement.

b) La S.N.C.F. a réalisé en 1978, 1.432 millions de francs d'investissements dans la banlieue de Paris. Ces investissements comprennent deux programmes : l'un, dit programme normal, est financé par emprunt et autofinancement ; l'autre, dit spécial, est financé par subventions de l'Etat et de la région et par prêts spéciaux de celle-ci.

TABLEAU N° 25

INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F. EN 1978 (banlieue)

DEPENSES (T.T.C)	M.F.		FINANCEMENT.	M.F.	
	à	à		à	à
— Programme normal :			— Programme normal :		
— matériel	486	33,9	— autofinancement	334,-	23,3
— installations fixes ..	236	16,5	— emprunts nets	388,-	27,1
	<hr/>	<hr/>		<hr/>	<hr/>
	722	50,4		722,-	50,4
— Programme spécial :			— Programme spécial :		
— infrastructures et installations fixes ..	710	49,6	— subventions de l'Etat	127,5	8,9
			— subventions de la Région	121,8	8,5
			— prêts de la Région ..	234,7	16,4
			— versement de transport	120,-	8,4
			— divers	106,-	7,4
	<hr/>	<hr/>		<hr/>	<hr/>
— TOTAL	1.432	100,-	— TOTAL	1.432,-	100,-

En 1977, les travaux suivants ont été réalisés :

- électrification de la ligne Paris-Versailles ;
- desserte de Massy-Pont de Rungis ;
- ouverture des gares de Chanteloup et Ardoines.

En 1978, la S.N.C.F. a poursuivi le renouvellement de son matériel roulant. En ce qui concerne les installations fixes, près de la moitié des investissements a été consacrée à des opérations de capacité, 40 % environ à l'amélioration de l'exploitation et 20 % à la modernisation des installations.

Les travaux des gares souterraines de Paris-Lyon et Paris-Nord, de la liaison Invalides-Orsay et de la desserte de Cergy sont en cours.

Pour 1979, les travaux d'infrastructures suivants ont été programmés :

	Montant total (H.t.)	Subventions de l'Etat (A.P)
	-----	-----
INVALIDES-ORSAY	460	16,3
CERGY	580	21,-
Vallée de MONTMORENCY (ERMONT-PEREIRE) ..	450	108,3
	<hr/> 1.490	<hr/> 145,6

3° ÉVOLUTION DES SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

Le tableau ci-après retrace l'évolution de l'ensemble des crédits d'équipement que l'Etat consacrera en 1978 et 1979 aux transports en commun de la région parisienne.

On notera la diminution des crédits prévus pour la R.A.T.P. par suite de l'achèvement des travaux du tronçon central du R.E.R. En revanche, les dotations accordées à la S.N.C.F. subiront un sensible accroissement compte tenu de l'engagement des travaux de la ligne Ermont-Pereire.

Enfin, les crédits en faveur des *villes nouvelles* permettront de financer les infrastructures en site propre de Saint-Quentin, Melun-Sénart et Evry (60 millions de francs en autorisations de programme pour 1979).

TABLEAU N° 26

SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT DE L'ÉTAT

	A U T O R I S A T I O N S			C R E D I T S		
	de programme.			de paiement		
	1978.	1979.	Variation en %.	1978.	1979.	Variation en %.
	(Mns Frs)	(Mns Frs)		(Mns Frs)	(Mns Frs)	
= R.A.T.P.	208,8	97,2	- 53,4	255,-	226,4	- 11,2
= S.N.C.F.	91,5	145,6	+ 59,2	117,5	146,4	+ 24,6
= Villes nouvelles:	43,5	78,-	+ 79,3	32,6	38,2	+ 17,2
	343,8	320,8	- 6,7	405,1	411,-	+ 1,5

II. — Les transports urbains en province.

Les responsables municipaux et régionaux ont, depuis quelques années, donné une nouvelle impulsion aux transports collectifs. Au-delà de la diversité des situations, on retrouve une commune volonté de développer et de coordonner les moyens mis en œuvre selon des orientations définies localement.

1° LES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES VILLES

a) Deux des trois grands *métros de province* sont d'ores et déjà en service.

— La première ligne du métro de Marseille, dont les travaux avaient débuté en 1973, est en service depuis 1977. Le coût de cette opération est de 1,11 milliard de francs en francs courants et de 666 millions de francs en francs 1972, soit sensiblement le coût estimé initialement (644 millions de francs). La subvention de l'Etat s'est élevée à 278,3 millions de francs, soit à 25 % du total. Les charges d'exploitation annuelles sont actuellement de 35 millions de francs pour une fréquentation de 23 millions de voyageurs et une longueur de réseau de 9,5 kilomètres.

— La première tranche du métro de Lyon, maintenant achevée, a coûté 1,33 milliard de francs en francs courants, soit 819 millions de francs en francs 1972. Mais, selon les prévisions initiales, le coût des travaux avait été estimé à 556,4 millions de francs 1972. La subvention de l'Etat a atteint 258,1 millions de francs courants (200 millions de francs 1972). Le coût de l'exploitation s'élève annuellement à 35 millions de francs pour un trafic de 37 millions de voyageurs et un réseau de 11,8 kilomètres.

— La construction du métro de Lille a été décidée en mars 1974. Les travaux de génie civil ont débuté en septembre 1978. La ligne qui sera construite aura une longueur de 12,6 kilomètres et comprendra 15 stations. Le coût prévisionnel de l'opération est de 1,57 milliard de francs 1978, dont 222,8 millions de francs pour le matériel roulant. La subvention de l'Etat s'élèvera à 324 millions de francs 1976. La mise en service de l'ouvrage est prévue pour 1982.

b) Dans l'ensemble des villes, les transports collectifs urbains sont maintenant très souvent financés — au moins partiellement — grâce au versement de transport des employeurs. A l'heure actuelle, 38 communes ont institué un tel versement, les taux adoptés allant de 0,5 % à 1,5 % (Lyon et Marseille).

TABLEAU N° 27

COUVERTURE DES DÉPENSES D'EXPLOITATION
DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS DIX GRANDES VILLES

	FACETTES	Versement des employeurs	Versement des collectivités locales	TOTAL
= LYON	65	10	25	100
= MARSEILLE	60	36	4	100
= TOULOUSE	38	20	42	100
= LILLE	67	33	0	100
= BORDEAUX	47	23	30	100
= NANTES	53	24	23	100
= NICE	71	16	13	100
= ROUEN	66	23	11	100
= VALENCIENNES	69	31	0	100
= St-ETIENNE	73	8	19	100

c) En ce qui concerne plus particulièrement les villes moyennes, on doit signaler le développement des *contrats de développement* conclus avec l'Etat. Cette procédure, mise au point depuis 1977, permet aux collectivités locales de bénéficier de subventions forfaitaires pluri-annuelles (deux à trois ans). Elle vise plus particulièrement les agglomérations comprenant entre 100.000 et 500.000 habitants.

Les premiers contrats ont été signés en 1977 avec Lorient et Laval, puis en 1978 avec Nantes et Caen. D'autres sont en cours de conclusion avec Angers, Rennes et Grenoble. Au total, une trentaine d'agglomérations pourraient passer de tels contrats pendant la durée du VII^e Plan.

Les opérations réalisées dans le cadre de ces plans sont variables. Le plus souvent, il s'agit de l'achat de véhicules, de la construction de dépôts, de la création de couloirs réservés aux autobus, d'aménagement de carrefours, etc.

Les subventions accordées actuellement sont les suivantes :

— Lorient	7,8 millions de francs (1977-1979),
— Laval	4,5 millions de francs (1978-1980),
— Nantes	23 millions de francs (1978-1979),
— Caen	13,2 millions de francs (1978-1979).

2° LES SCHÉMAS RÉGIONAUX DE TRANSPORT

Commencée en 1974, l'élaboration des schémas régionaux de transport est terminée dans neuf régions : Alsace, Auvergne, Centre, Franche-Comté, Limousin, Lorraine, Nord, Pays-de-la-Loire, Provence-Alpes - Côte d'Azur. Douze autres schémas font l'objet d'études sous la conduite des instances régionales.

Les schémas régionaux de transport tendent tout d'abord à une meilleure *information du public* et des usagers par l'édition d'indicateurs horaires routiers et de fiches de liaison. Ils prévoient aussi des *restructurations de dessertes ferroviaires* ou routières qui sont en général fondées sur le principe de liaisons bout en bout auxquelles s'ajoutent des services omnibus. D'autres actions consistent plus pragmatiquement en adaptation d'horaires et d'itinéraires.

Si les suppressions de *lignes omnibus* sont prévues ou envisagées en Alsace, Centre, Limousin, Lorraine, Pays-de-la-Loire, elles sont exclues dans le Nord et en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

On citera plus particulièrement le cas de la région du Nord qui, fortement urbanisée et disposant d'un réseau ferroviaire bien maillé, a pu proposer le renouvellement complet du *parc de matériel roulant* ferroviaire permettant un accroissement important des services offerts ; la mise en œuvre par étapes de ce plan a commencé au début d'octobre 1978.

Il faut également rappeler que la procédure d'élaboration des schémas prévoit la possibilité de mener parallèlement des *études* sur l'ensemble des liaisons d'intérêt régional et de monter quelques opérations pilotes. C'est ainsi que dans les régions Limousin, Franche-Comté, Pays-de-la-Loire avant même l'achèvement des schémas, des adaptations de desserte interurbaine ont été réalisées soit avec la technique routière (Vesoul-Besançon), soit avec la technique ferroviaire (Limoges-Ussel), parfois en mettant en complémentarité l'une et l'autre (Nantes-Cholet).

Parmi les neuf régions où le schéma de transport a été approuvé par l'E.P.R., cinq bénéficient actuellement des dispositions du décret du 30 août 1977 permettant notamment aux établissements publics régionaux de passer des *conventions d'exploitation* avec des transporteurs. Il s'agit de la Lorraine, du Nord, des Pays-de-la-Loire depuis le 7 décembre 1977, de la Franche-Comté et du Limousin depuis le 4 septembre 1978. Trois autres sont candidates (Alsace, Centre, Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Une convention portant sur l'ensemble des services ferroviaires a été passée entre l'E.P.R. du Nord et la S.N.C.F., et entre l'E.P.R. de Lorraine et la S.N.C.F. pour l'exploitation d'une liaison entre Nancy et Château-Salins. Une autre convention est en cours de préparation entre l'E.P.R. des Pays-de-la-Loire et la S.N.C.F. pour la liaison Nantes-Cholet.

3° LES SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT PRÉVUES PAR LE BUDGET DE 1979

Si, en crédits de paiement, ces subventions augmentent notablement (+ 86,4 %), elles diminuent de 2,3 % en autorisations de programme. Ce recul est imputable essentiellement à la diminution des crédits en faveur des contrats de développement.

TABLEAU N° 28

SUBVENTIONS EN CAPITAL POUR LES TRANSPORTS URBAINS DE PROVINCE

	AUTORISATIONS de programme.			C R E D I T S de paiement		
	1978.	1979.	Variation en %.	1978.	1979.	Variation en %.
	(Mns Frs)	(Mns Frs)		(Mns Frs)	(Mns Frs)	
— Études et essais	7,-	8,-	+ 14,-	5,-	8,-	+ 60,-
— Infrastructures de voirie (axes prioritaires et aménagements)	120,-	122,-	+ 1,7	47,9	65,5	+ 36,8
— Plans de circulation	15,-	15,-	--	11,-	10,-	- 9,-
— Contrats de développement	151,5	140,9	- 7,-	59,-	130,-	- 120,3
— Métros	122,-	120,-	- 1,7	62,5	132,-	+ 111,2
— TOTAL	415,5	405,9	- 2,3	185,4	345,5	+ 86,4

CONCLUSION ET OBSERVATIONS DE VOTRE COMMISSION DES FINANCES

Votre commission des Finances a procédé le 18 octobre 1978 à l'examen du budget des Transports (section commune et transports terrestres) ainsi qu'à l'examen de l'article 60 du projet de loi de finances pour 1979, qui lui est rattaché.

Budget des Transports (section commune) et des transports terrestres.

Votre Rapporteur a rappelé les principales caractéristiques de ce budget :

— **Modi . . . de la progression des dépenses (+ 6,2 %) qui entraîne un recui des crédits en francs constants.**

— **Diminution des subventions d'équipement aux transports collectifs urbains en région parisienne et en province.**

Votre Rapporteur a cependant constaté la **diminution des subventions d'exploitation qui seront versées à la S.N.C.F. en 1979**, diminution rendue possible par une politique tarifaire plus réaliste.

Il a également souhaité que l'effort budgétaire consenti dans le secteur de **la batellerie** soit poursuivi et que l'aide à la profession soit nettement accentuée.

Votre Rapporteur s'est inquiété des menaces que les **propositions de la commission Guillaumat** font planer sur la gestion des entreprises nationales et sur l'**existence même du service public.**

M. le Président Bonnefous a fait part de son inquiétude sur l'évolution du **coût du T.G.V. Paris-Sud-Est.** Il a souhaité en particulier que la mise en œuvre de ce projet ne soit pas inutilement retardée, dès lors que la décision de le réaliser a été prise, sous peine d'en accroître exagérément le coût.

Au terme de ce débat, **voire commission des Finances soumet le projet de budget des Transports (section commune et transports terrestres) pour 1979 à l'appréciation du Sénat.**

DISPOSITION SPÉCIALE

Article 60.

Financement de grands travaux intéressant la région d'Ile-de-France.

Texte. — Les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans la réalisation de travaux d'intérêt général concernant la région d'Ile-de-France, dans les conditions prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 et compte tenu de l'article 35 de la loi n° 76-394 du 6 mai 1976, sont fixées pour 1979 aux montants suivants en autorisations de programme :

Infrastructure de transports en commun :

- Etat 242,76 millions de francs.
- région d'Ile-de-France 560,54 millions de francs.

Cet article fixe les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans la réalisation des travaux d'équipement d'intérêt général. Il s'agit des subventions aux investissements réalisés par la R.A.T.P. et la S.N.C.F. dans la région parisienne (Cf. ci-dessus troisième partie, chapitre II). Ces subventions s'élèvent à :

- 242,76 millions de francs pour l'Etat (chapitre 61-90 des transports terrestres) ;
- 560,54 millions de francs pour la région Ile-de-France.

Votre commission des Finances vous propose, dans sa majorité, d'adopter cet article.